JORGE ORTIZ SOTELO

La Real Armada en el Pacífico Sur

El Apostadero Naval del Callao 1746-1824






HISTORIA NAVAL Y MILITAR 2

La Real Armada en el Pacífico Sur

HISTORIA NAVAL Y MILITAR

A partir de la segunda mitad del siglo xx la historiografía militar y naval ha experimentado una transformación profunda en sus objetivos, métodos y orientación temática. La tradicional narrativa operacional –definida por la descripción pormenorizada de eventos, técnicas e instituciones– ha dado paso a ejercicios de historia social, política, económica, administrativa y tecnológica de número y complejidad creciente. De esta forma, la historia militar y naval ha cesado de ser un área de estudio exclusivamente tratada por instituciones militares.

El principal objetivo de la colección es publicar estudios innovadores y de alta calidad en temas internacionales de historia naval y militar. Estos serán analizados desde una perspectiva amplia e interdisciplinaria, incluyendo aspectos políticos, jurídicos, sociales, económicos, tecnológicos, tácticos y estratégicos.

La Real Armada en el Pacífico Sur

El Apostadero Naval del Callao
1746-1824

Jorge Ortiz Sotelo







F3611.C2
O7r
2015

ORTIZ SOTELO, Jorge

La Real Armada en el Pacífico Sur. El apostadero naval del Callao (1746-1824). / Jorge Ortiz Sotelo.
México: Bonilla Artigas editores : UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015
568 pp. ; 17 x 23 cm.

Colección Historia Naval y Militar ; No. 2
ISBN 978-607-8348-61-9 (Bonilla Artigas Editores)
Callao, Perú -- Historia
Historia naval peruana
Perú -- Operaciones navales

Ortiz Sotelo, Jorge

Primera edición, marzo 2015
De la presente edición:

Cerro Tres Marías número 354
Col. Campestre Churubusco, C.P. 04200
México, D. F.
editorial@libreriabonilla.com.mx
www.libreriabonilla.com.mx

Instituto de Investigaciones Históricas
Circuito Mtro. Mario de la Cueva, Ciudad Universitaria
Coyoacán, 04510. México, D. F.
+52(55) 5622 7530

ISBN (Bonilla Artigas Editores): 978-607-8348-61-9

Cuidado de la edición: Bonilla Artigas Editores
Diseño editorial: Saúl Marcos Castillejos
Diseño de portada: Teresita Rodríguez Love

Impreso y hecho en México

CONTENIDO

Prólogo

Desde que Vasco Núñez de Balboa descubre el Mar del Sur, en 1513, demostrando que la tierra firme descubierta por Colón no era ni Asia ni la India, sino un nuevo y desconocido continente, no cesaron los esfuerzos de España por explorar y descubrir ese mar que, posteriormente, sería denominado Océano Pacífico.

Así se dio continuidad a la espléndida hazaña comenzada por Magallanes y rematada por Juan Sebastián del Cano, de cruzar ese océano en busca del Maluco, dando la primera vuelta al mundo; a la que se sumarían la de Urdaneta, descubriendo la derrota para el tornaviaje de Filipinas al continente americano, que permitió el establecimiento de la Ruta Española de la Seda por Mar; los viajes de descubrimientos y científicos del siglo XVIII y un largo etcétera que sería enojoso citar.

La historia de la marina española en esas aguas y la de los apostaderos de la costa americana del Pacífico han sido objeto de abundantes estudios que, a pesar de su número, están muy lejos de haber completado la crónica de sus actividades. Por ello damos la bienvenida a la obra de D. Jorge Ortiz Sotelo, capitán de fragata peruano y doctor en historia marítima por la Universidad de Saint Andrews, Escocia. Su trabajo, *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao 1746-1824*, fruto de casi dos décadas de investigación en diversos archivos españoles, franceses, hispanoamericanos, británicos, norteamericanos y australianos, constituye un aporte significativo a la historiografía marítima y naval de esa zona.

En sus páginas podemos contemplar la crónica de las actividades de la Real Armada en ese apostadero, sus relaciones con los sucesivos virreyes, autoridades locales y con los influyentes comerciantes de la región. Especialmente interesante es la actividad de la Armada en la represión del

contrabando, en la cual chocaba con los intereses de las autoridades y comerciantes locales.

En el marco de la guerra naval, Ortiz nos presenta las diferentes operaciones navales que se llevaron a cabo en esa circunscripción, como consecuencia de las guerras europeas. Sigue con el relato de la larga contienda por la independencia americana, en la que la Real Armada, con escasa entidad, pudo mantener y ejercer el control de las líneas de comunicaciones marítimas, hasta que sus medios fueron sobrepasados por los independentistas, momento que marcó el punto de inflexión, con la derrota definitiva de la causa realista.

Por otro lado, *La Real Armada en el Pacífico Sur*, con sus interesantes anexos, es, a la vez que un trabajo notable, una llamada de atención sobre las numerosas líneas de investigación que encierra la historia naval hispanoamericana. Extremo este que me complace particularmente, pues coincide con las intenciones de esta Dirección y las de la Cátedra de Historia Naval (Armada Española-Universidad de Murcia).

Por todo ello, como director del Museo Naval de Madrid y como Almirante de la Armada Española, me es particularmente grato felicitar al autor por este trabajo, meritorio y necesario para un mejor entendimiento y comprensión de la historia naval hispanoamericana.

Gonzalo Rodríguez González-Aller

Introducción

A lo largo de los siglos XVI y XVII la defensa marítima de las enormes posesiones españolas estuvo a cargo de diversas organizaciones navales, cada una de las cuales fue creada para actuar en un ámbito específico. Así, existían las armadas de Flandes, del Mar Océano, de la Guarda de la Carrera de las Indias o de la Avería, del Estrecho, de Lisboa, de Vizcaya, del Mar del Sur, de Barlovento y de Tierra Firme, así como las escuadras de galeras de España, Nápoles, Sicilia y Génova. La mayoría desapareció durante la Guerra de Sucesión (1701-1713), llevando a que en 1714 se creara la Real Armada, iniciándose de esa manera la reconstrucción del poder naval español.

Sin embargo, esta medida fue resistida durante varios años en el virreinato peruano, donde la Armada de la Mar del Sur continuó activa por tres décadas más.

Durante siglo y medio dicha armada tuvo a su cargo la protección de los envíos de plata a Panamá, siendo más variada su suerte en cuanto a la defensa del espacio marítimo colonial contra incursiones enemigas o contra los molestos bucaneros que infestaron la zona a fines del siglo XVII. Total y plenamente dependiente del virreinato peruano, y actuando desde California hasta el extremo sur del continente, su larga historia ha sido abordada en su conjunto por Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Bibiano Torres Ramírez; y tratada de manera complementaria tanto en la *Historia Marítima del Perú*[1] como en los trabajos de Isidoro Vásquez de Acuña y de Peter Bradley, así

[1] Guillermo Lohmann Villena, *Siglos XVII y XVIII*, el tomo IV de la colección en referencia dedica un extenso capítulo a la escuadra virreinal.

como en diversos artículos.[2] Pero sin duda hay mucho más por investigar sobre ella.

Al constituirse la Real Armada se dispuso que la de la Mar del Sur pasara a formar parte de la misma. Sin embargo, y no obstante el nombramiento de distinguidos jefes para que comandaran dicha fuerza, como fue el caso de Blas de Lezo, diversos intereses locales impidieron que en la práctica dicha fusión se produjera y que la Real Armada asumiera el control pleno de las actividades navales en el Pacífico Sur. La resistencia peruana no obedecía a la dificultad de incorporar el escaso número de naves de la Armada de la Mar del Sur, o los componentes de su establecimiento terrestre, sino al complejo entramado de intereses que se había tejido en torno a ella. Este nudo gordiano vino a ser resuelto finalmente por la madre naturaleza el 28 de octubre de 1746, cuando un terremoto, seguido de un maremoto, destruyeron totalmente el puerto del Callao y con ello a buena parte de lo que quedaba de la Armada de la Mar del Sur.

Diversos buques de guerra fueron estacionados en dicho puerto durante las cuatro décadas siguientes, convertido así en apostadero naval, y asignados a la tarea de defender las posesiones hispanas en un amplio espacio marítimo que iba desde la longitud del cabo de Hornos hasta Panamá. Esta labor se complementaba con los otros apostaderos que fueron establecidos en la América española, el de La Habana, para cubrir el Caribe; el de Montevideo, con responsabilidad en el Atlántico Sur; y el de San Blas de Nayarit, para apoyar los esfuerzos de colonización de California y la costa del noroeste americano.

La situación del apostadero del Callao varió a fines del siglo XVIII, cuando se construyeron en España los bergantines *Peruano* y *Limeño* con el propósito exclusivo de servir en el Perú. A principios del siglo siguiente hubo un nuevo cambio al ser creado el Departamento Marítimo del Callao, con una jurisdicción que abarcaba desde Veragua –en el actual Panamá–, hasta el extremo sur del continente.

A lo largo de este periodo el virreinato peruano debió enfrentar las secuelas locales de cuatro conflictos europeos –Guerra de Sucesión Austriaca

[2] Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de la Mar del Sur*. Isidoro Vásquez de Acuña y García del Postigo, *Historia Naval del Reino de Chile (1520-1826)*. Peter T. Bradley, *Spain and the Defence of Peru 1579-1700*.

(1740-1748), Guerra de los Siete Años (1756-1763), guerra con Gran Bretaña (1779-1783) y guerra contra la Francia revolucionaria y napoleónica (1795-1808)–, así como a la amenaza que representaba la creciente presencia de naves británicas, francesas y norteamericanas, con el consecuente contrabando de bienes y de ideas liberales. Asimismo, el virreinato se vio sacudido por la Gran Rebelión Andina, precipitada por la revolución de Túpac Amaru II (1780), y a partir de 1810 tuvo que empeñar todo su potencial en la lucha contra los movimientos independentistas.

Además de las funciones bélicas que debieron desempeñar las unidades asignadas al apostadero del Callao entre 1746 y1824, la Comandancia de Marina tuvo que cumplir crecientes funciones de control marítimo y de lucha contra el contrabando, así como de exploración y de apoyo a los apostaderos de Montevideo, San Blas y Manila. En repetidas oportunidades debieron recurrir al auxilio de naves armadas en corso, y en no pocas tuvieron que enfrentarse con los poderosos navieros limeños que veían en las autoridades navales a un elemento de fiscalización no deseado.

No han sido muchos los investigadores que se han aproximado al tema, y quienes lo han hecho se han centrado esencialmente en los años finales de dicha presencia: el complejo periodo de la independencia hispanoamericana. Destacan entre ellos los dos volúmenes que José Agustín de la Puente le dedica a *La Independencia. 1790-1826*, en la *Historia Marítima del Perú*. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1975, t. V; el de Gaspar Pérez Turrado, *Las marinas realista y patriota en la independencia de Chile y Perú*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1996; el de José Cervera Pery, *La Marina Española en la Emancipación de Hispanoamérica,* Madrid, Editorial Mapfre, 1992; y el de Isidoro Vásquez de Acuña y García del Postigo *Historia Naval del reino de Chile (1526-1826),* Santiago, 2004. Todos ellos, al igual que diversos artículos, contribuyen de manera significativa al conocimiento de parte de ese complejo proceso. Sin embargo, sea por el empleo de fuentes primarias de un solo lado, o por yerros geográficos,[3] no llegan a brindar una visión de conjunto de lo que significaron esos 80 años de la actividad naval española basada en el Callao.

[3] Por ejemplo, Gaspar Pérez Turrado, *Las marinas realista y patriota en la independencia de Chile y Perú*, p. 158, alude a un "misterioso viaje a Montevideo" cuando las fragatas *Prueba*, *Venganza* y *Esmeralda* se encuentran en una comisión a Mollendo.

Ahora bien, a lo largo de esta investigación hemos podido constatar un fenómeno curioso, pues mientras que la administración del imperio español va tornándose más centralizada por efecto de las reformas borbónicas, ese mismo proceso debilita sus mecanismos de control en las colonias. Uno de estos mecanismos es, obviamente, el poder de las autoridades virreinales; y otro no menos importante es la Real Armada que asegura las comunicaciones entre España y América. En el caso peruano ambos mecanismos entran en conflicto y se producen no pocos roces entre virreyes y comandantes de marina (quizá menos agudos con los virreyes Manuel Guirior y Francisco Gil de Taboada, tenientes generales de la Armada), que a la larga afectan no sólo al sistema de control al que nos hemos referido sino que también repercuten negativamente en las mismas funciones que el establecimiento naval debía cumplir.

El renacer naval español de la segunda mitad del siglo XVIII se reflejó en la presencia de un mayor número de naves en el apostadero y en diversos esfuerzos de exploración en el Pacífico, como el iniciado en 1789 por Alejandro Malaspina y José Bustamante y Guerra en las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*. Pero los costos que implicaba mantener una fuerza naval mediana estacionada en el Pacífico resultaban excesivos, y en ocasiones prohibitivos, para el virreinato peruano. Es así que cuando se inició el declive final de la Real Armada, tras la batalla de Trafalgar (1805), España perdió el control de sus comunicaciones con América, impactando de manera sensible en las actividades económicas de las élites a ambos lados del Atlántico.

Nuevas fórmulas debieron buscarse para subsanar esta situación, y a ello contribuyeron primero los norteamericanos, luego de 1808 los británicos y, tras Waterloo, los franceses. La guerra de independencia española (1808-1814) llevó a la Real Armada a una situación de práctico colapso, dejando al Departamento Marítimo del Callao con muy pocas unidades y casi nulas posibilidades de refuerzo. En tales condiciones, los esfuerzos que llevó a cabo el virrey José de Abascal (1806-1816) por mantener y explotar el control del mar resultan notabilísimos pero con pocas posibilidades de sostenerse en el tiempo. La independencia americana se consolidó en la medida en que dicho control fue pasando a poder de las fuerzas insurgentes, como lo constatarían amargamente sus sucesores en el cargo.

En tal sentido, este trabajo muestra la importancia del factor naval en la etapa final del periodo colonial, con su incidencia en la defensa y en la

seguridad de los dominios españoles en América, con el enorme impacto económico que ello tuvo, y con las terribles consecuencias de su paulatino debilitamiento. Para ello se analizará la actividad de la Real Armada en el Callao, identificando los problemas por los que tuvieron que pasar sus jefes, así como sus complejas relaciones con las autoridades y poderes locales, y finalmente su actuación durante los diversos conflictos que tuvieron que enfrentar.

El presente libro consta de nueve capítulos, el primero de los cuales aborda el tema de la organización y el funcionamiento administrativo y económico del apostadero. Vemos así cómo va variando su composición, tanto a flote como en tierra; los aspectos económicos de su mantenimiento y operación; sus funciones respecto al control de la seguridad marítima, que conllevó numerosas fricciones con los navieros al imponer la Matrícula de Gente de Mar y medidas de policía portuaria; la actividad científica y educativa que realizó a través de algunas expediciones, la acumulación de información en el Depósito Hidrográfico de Lima y la formación de pilotos en la Academia Real de Náutica de Lima; y lo relativo a los temas de salud del personal naval, que llevaron al establecimiento del Hospital Naval de Bellavista.

El segundo capítulo cubre el periodo que corre entre 1746 y 1768, en que un limitado número de naves reales debe enfrentar los riesgos locales de las guerras de Sucesión Austriaca y de los Siete Años. En esta etapa se distingue el capitán de navío Juan Bautista Bonet, quien fuera tanto comandante de marina del Callao como del recién construido navío *San Joseph el Peruano* durante buena parte del mismo. Asimismo, se puede apreciar la importancia que tiene el transporte de caudales públicos y privados a bordo de las naves reales, especialmente en épocas de conflicto o incertidumbre.

El siguiente capítulo cubre un periodo de nueve años (1768-1777) en el que Gran Bretaña y Francia muestran creciente interés y actividad tanto en el Pacífico como en el Atlántico Sur. El asentamiento de franceses y británicos en Malvinas, así como las exploraciones llevadas a cabo por ambas potencias en Oceanía, llevaron al gobierno español a destinar nuevas naves al Callao para reafirmar sus derechos en ambos espacios marítimos y estar en mejores condiciones ante un eventual conflicto. Corresponden a este periodo los esfuerzos por explorar algunas islas de Oceanía y por apoyar los esfuerzos que el apostadero de San Blas de Nayarit realizaba en la costa oeste norteamericana.

El cuarto capítulo comprende igualmente nueve años (1778-1786), lapso durante el cual España sostiene una nueva guerra con Gran Bretaña y destina una división relativamente grande al Pacífico al mando del brigadier Antonio María Vacaro. Las diferentes percepciones que sobre el empleo de la misma tendrán Vacaro y los tres virreyes de ese periodo, sumadas a los gastos que conllevó su estacionamiento durante casi tres años en el extremo sur del continente y su posterior rehabilitación para retornar a España, muestran las complejidades que implica un adecuado uso del poder naval.

El quinto capítulo cubre los años que van de 1786 a 1794, en los que España debe abdicar de sus pretensiones hegemónicas en el Pacífico americano como consecuencia de los llamados incidentes de Nutka, en la costa del Noroeste. La presencia de buques balleneros británicos, seguidos después por naves norteamericanas y eventualmente rusas y francesas, plantea nuevos retos al apostadero del Callao para evitar el contrabando de bienes y de ideas revolucionarias. En ese contexto, el virreinato peruano invierte en la construcción de dos bergantines para que cumplan funciones de guardacostas, apoyando así a las naves que se destinan desde España para ello. En este periodo también arriba al Callao dos veces la expedición Malaspina-Bustamante, tanto al inicio como al final de su viaje por diversos puntos del Pacífico.

Los siete años que dura la siguiente guerra con Gran Bretaña (1795-1802) son cubiertos en el siguiente capítulo, mostrando las peculiaridades de la lucha en este ámbito del imperio español en el que las fuerzas contrarias están constituidas totalmente por corsarios, a los que se oponen tanto naves de la Real Armada como mercantes armadas en corso. La captura de numerosas embarcaciones balleneras al inicio del conflicto genera a su vez otro tipo de problemas, pues Lima y el Callao deben albergar un número relativamente grande de prisioneros, varios de los cuales eventualmente se van incorporando a las actividades económicas locales, e incluso sirven a bordo de los buques del apostadero.

El capítulo séptimo cubre la breve Paz de Amiens y el reinicio de las hostilidades con Gran Bretaña, abarcando así los seis años que corren entre 1802 a 1808. La referida paz atrajo a un gran número de naves británicas y norteamericanas a la actividad ballenera y foquera en el Pacífico, varias de las cuales se dedicaban también al contrabando, generando la necesidad

de reprimirlo activamente. Al reiniciarse las hostilidades, las naves reales y las armadas en corso capturaron varias embarcaciones británicas, cuyos tripulantes plantearon diversos problemas tanto en Lima como en el Callao. Por otro lado, los intentos británicos por capturar el Río de la Plata incrementaron el peligro latente en el Pacífico Sur y demandaron una creciente actividad de los escasos medios navales disponibles, que llevó a incorporar al servicio varias naves locales. En ese contexto, la incursión de una fragata de guerra británica procedente de la India demostró la debilidad que ese esquema defensivo tenía ante una amenaza naval de cierta magnitud.

La abdicación de los Borbones a sus derechos a la corona a favor de Napoleón generó lo que algunos autores han llamado la implosión del Estado y con ello del imperio español, acarreando, entre otras cosas, el inicio de la independencia hispanoamericana. Este proceso tuvo distinta intensidad y velocidad a lo largo del continente, encontrando en el virrey peruano José de Abascal a uno de sus más firmes opositores. Los reducidos medios navales con los que contaba fueron incrementados localmente para poder despachar diversas expediciones tanto al Alto Perú, como a Chile y Quito. Sin refuerzos navales ni militares hasta casi el final de su mandato, Abascal logró retener o recuperar esos territorios para la causa real, mostrando así un adecuado uso del control del mar. Este proceso se aborda en el capítulo octavo, que cubre los años entre 1808 y 1816.

El noveno y último capítulo marca la aparición de amenazas hispanoamericanas al poder naval español basado en el Callao, que logran disputarle y luego arrebatarle el control del Pacífico Sur, constriñendo así la libertad de acción de las fuerzas virreinales. Sin posibilidades de refuerzos provenientes de la península, lo que se viene para la causa realista es una campaña en el territorio peruano que lleva a la caída del Callao y con ello de su apostadero. Sin medios navales, el virrey José de la Serna se verá precisado a reducir el espacio que controla y a tratar de mantenerlo a la espera de una nueva expedición peninsular que nunca llega. El proceso abarca en realidad ocho años, entre 1816 y 1824, e incluye las vicisitudes del último esfuerzo naval español por retomar la iniciativa en esa parte del Pacífico. En este capítulo se aprecia también el complejo dilema que debieron enfrentar tanto peninsulares como americanos, al tener que definir su fidelidad a la monarquía o a las nuevas repúblicas que se iban conformando. Esto tuvo particulares

implicancias en el apostadero, llevando a que algunos miembros de la Real Armada e incluso algunas naves cambiaran de bando.

Con el fin de evitar las siempre molestas repeticiones en el texto, se han elaborado cinco anexos. El primero brinda una lista de las principales autoridades coloniales vinculadas al quehacer naval en el Pacífico Sur. En el segundo hemos procurado identificar todas las naves de la Real Armada que estuvieron asignadas al apostadero u operaron en su ámbito de responsabilidad, las naves mercantes que fueron incorporadas al servicio naval o llevaron a cabo labores de corso, y las naves de la Compañía de Filipinas que arribaron o salieron del Callao al mando de oficiales de marina. En todos los casos se brinda información básica sobre la nave y sus comandantes, así como de los puertos y fechas de arribo y zarpe en el ámbito del Pacífico Sur. Un tercer anexo contiene la lista anualizada de las naves extranjeras que navegaron en el Pacífico Sur entre 1789 y 1813. Ha sido bastante difícil de elaborar esta lista, pues las referencias españolas usualmente yerran en los nombres en otros idiomas, mientras que los registros británicos y norteamericanos no siempre consignan la zona de destino de las naves, y muchas de ellas tienen nombres bastante comunes que se repiten con frecuencia. Pese a ello, y sin pretender que están todas las que deben figurar, creemos estar haciendo un aporte significativo con esta lista. El cuarto anexo aborda el papel que jugaron las naves reales en la remisión de caudales hacia España y hacia otros puntos del imperio, contribuyendo de esa manera no solo a salvaguardarlos sino también a dinamizar la economía local. Contiene un listado de las remisiones de caudales realizadas en esos buques, brindando valiosa información a quienes deseen profundizar temas de historia económica del periodo.

Si bien se ha tratado de no usar palabras excesivamente técnicas en el texto, esto ha resultado inevitable en algunos casos. Esto ha llevado a incluir un quinto anexo con un breve glosario, en el que predominan los términos náuticos.

Hay algunos temas recurrentes a lo largo de todos los capítulos, como son las difíciles relaciones entre las autoridades navales y los virreyes, o la actividad corsaria. Podríamos haberlos agrupado en sendos capítulos, pero creemos que eso los sacaría de contexto y dificultaría su comprensión. En todo caso, aun cuando pueda parecer reiterativo, hemos optado por abordar estos temas en cada uno de los periodos en que hemos dividido esta obra.

Las principales fuentes primarias para esta investigación provienen del Archivo General de Marina "Don Álvaro de Bazán", ubicado en el bello palacio que el marqués de Santa Cruz hizo levantar en El Viso, en plena meseta castellana, donde se conserva el acervo documental de la Armada Española entre 1784 y 1936. Inicié la consulta de sus documentos en el año 1991, habiendo utilizado esencialmente las series Expediciones a Indias, Estados de Fuerza y Vida, Lista de Contaduría de Cádiz, Apostaderos en América, Corso y Presas, Puertos y Capitanías, Cuerpo de Oficiales, Cuerpo de Pilotos y Cuerpo de Ministerio. Particularmente valioso para el empleo de este repositorio han sido los diversos catálogos con que cuenta, algunos de ellos publicados y otros disponibles en sala. Entre los primeros me fueron muy útiles los de Julio F. Guillén Tato, *Independencia de América. Índice de los papeles de Expediciones de Indias. Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán. 1784-1839,* Madrid, Instituto Histórico de Marina-CSIC, 1953, 3 v.; y el *Índice de los papeles de la Sección de Corso y Presas*, Madrid, Archivo General de Marina, 1953, 2 v.

La documentación de la Real Armada desde 1710 hasta 1783 se encuentra el Archivo General de Simancas, ubicado en el pueblo vallisoletano del mismo nombre, en un magnífico edificio construido en el siglo XVI con ese fin específico. El empleo de esos fondos fue facilitado por el valioso trabajo de Francisco Javier Álvarez Pinero, *Catálogo de Expediciones a Indias (años 1710 a 1783)*, Madrid, Fundación Mapfre Tavera/Ministerio de Cultura, 2005, así como por las herramientas descriptoras de las series Cuerpo de Oficiales y Matrícula de Indias.

El Museo Naval de Madrid cuenta también con un valioso archivo que he usado extensamente en esta y en otras investigaciones durante las últimas dos décadas. La gran ventaja que ofrece respecto a los otros repositorios documentales es su magnífica biblioteca, que entre sus fondos posee varias fuentes primarias.

En España he consultado también el Archivo General de Indias, el Archivo Histórico Nacional, la Biblioteca Nacional y el Archivo Histórico Militar, aunque la documentación sobre la Real Armada resulta mucho más rala que en los tres archivos mencionados previamente.

Fuentes primarias británicas y norteamericanas han complementado esta investigación de diversas formas. En el caso británico el material proviene

esencialmente de la sección Admiralty del antiguo Public Records Office, hoy National Archives, albergada en su sede de Kew Gardens; y del archivo del National Maritime Museum, en Greenwich. Trabajé en ambos repositorios en los años 1986 y 1987, mientras levantaba información para la que fue mi tesis doctoral. Gracias a mi buen amigo, el investigador australiano Chris Maxworthy, recientemente accedí a un pequeño tesoro documental en el National Archives. Se trata de los papeles que se tomaron a bordo del bergantín *Limeño* cuando fue capturado por la corsaria británica *Chance*, en 1801, que se encuentran en la serie High Court of Admiralty.

La documentación norteamericana proviene del National Archives, en College Park, Maryland, específicamente de las series Records of Boundary and Claims Commissions and Arbitrations (RG-76) y Naval Records Collection of the Office of Naval Records and Library (RG-45). En el 2008 y 2009 pude usar ampliamente dicho repositorio, así como las facilidades de investigación que me proporcionó el ser profesor en la Academia Naval, en Annapolis, Maryland.

Curiosamente, las fuentes primarias son relativamente escasas en el Perú. Fuera de algunos documentos que se conservan en la Biblioteca Nacional, entre ellos uno titulado "Papeles de la Armada Virreinal", que fue la incitación inicial para emprender esta investigación; sólo he podido ubicar un corpus documental en la serie Guerra (Comisaría de Guerra y Marina), del Archivo General de la Nación. La mayor parte de esta serie, al menos en lo que a la Real Armada se refiere, se vincula al manejo económico y de los almacenes navales del Callao.

El Archivo Nacional de Chile, en su serie Capitanía General, también contiene valiosa información, especialmente sobre las naves que fueron apresadas en esa jurisdicción a partir de 1797. De manera complementaria he usado también el Archivo General de la Nación mexicano y diversos repositorios a los que he podido acceder a través del Internet, especialmente el portal de archivos españoles (PARES), y al apoyo de numerosos amigos.

Esto último me coloca en la siempre compleja tarea de agradecer a todos los que facilitaron y apoyaron esta investigación. A riesgo de cometer algún involuntario olvido, me gustaría mencionar en primer lugar a todos los amigos españoles que me apoyaron, contándose entre ellos al contralmirante Fernando de Bordejé y Morencos, ex director del Instituto de Historia

y Cultura Naval, institución que me albergó durante los tres meses de mi beca de hispanistas en 1991; al contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro, ex director del Museo Naval y del instituto antes mencionado, quien me apoyó durante varios años y me sigue distinguiendo con su amistad. Igual aprecio me merece el general auditor José Cervera Pery, miembro del mismo instituto, prolífico autor y magnífico amigo; así como el contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, director de ambas instituciones hasta mediados del 2012 y autor del prólogo de esta obra. En la planta académica del Museo Naval he encontrado siempre valiosísimo apoyo y varias expresiones de amistad, entre las cuales no puedo dejar de mencionar a Lola Higueras, Luisa Martín-Merás y Nieves Rodríguez. Guardo muy gratos recuerdos del personal del Archivo General de Marina "Don Álvaro de Bazán", particularmente de los archiveros Juan del Campo y de su hijo Vicente, del capitán de Infantería de Marina Gabriel Lizana Cano, con quien compartí gratos momentos y algunas horas de pesca, y de su actual directora Silvia López Wehrli.

Varios otros amigos españoles han contribuido con esta investigación, contándose entre ellos José Ramón García Martínez, quien lo ha hecho de muchas maneras desde 1991; Feliciano Gámez Duarte, cuyas investigaciones sobre el impacto del corso independentista en Cádiz resultan muy valiosas; y José Ramón Viana, quien en tiempos recientes me ha facilitado diverso material en forma digital. Vinculados inicialmente con ocasión de las conmemoraciones por el bicentenario de la expedición Malaspina-Bustamante (1989-1994), varios otros amigos españoles me han brindado su colaboración, destacando entre ellos Mercedes Palau. Del mismo grupo forma parte el hispanista norteamericano Eric Beerman, por largos años residente en Madrid; y el malaspinista italiano Dario Manfredi, director de la Fundación Malaspina, de Mulazzo, cuya amistad tengo en alta estima. Ambos han alentado y apoyado este esfuerzo de dos décadas.

En Gran Bretaña recibí ayuda de Glyndwr Williams, mi profesor en el Queen Mary College de la Universidad de Londres, notable investigador de temas marítimos; así como del capitán de corbeta Andrew David, quien me apoyó con fuentes de la Hydrographic Office. Ambos me incorporaron luego al equipo que preparó la edición inglesa del diario de la expedición Malaspina, esfuerzo que me ayudó a tener una mejor percepción de mi

tema.[4] También me han apoyado dos investigadores australianos, mi viejo amigo Robert King, particularmente en el tema de la incursión de la fragata de guerra británica *Cornwallis*; y el ya mencionado Chris Maxworthy, quien en tiempos recientes me ha facilitado numerosa documentación de archivos y bibliotecas británicas y australianas.

Mi viejo amigo y colega Daniel Masterson, profesor de la Academia Naval de Estados Unidos, me ayudó en las diversas ocasiones en que tuve que investigar en ese país, y muy especialmente en los dos años que pasé como profesor en ese centro académico. Igual apoyo recibí de otros dos viejos amigos, los profesores Larry Clayton, de la Universidad de Alabama, y Carlos López Urrutia, de Menlo College. Lamento mucho que Carlos nos dejara antes que esta obra salga a luz, puesto que en ella habría encontrado mucha información sobre su Chile natal.

En ese país recibí también el apoyo de varios amigos, destacando entre ellos Isidoro Vásquez de Acuña, José Miguel Barros y Cristián Guerrero Lira. Este último ha tenido la paciencia de corregir con notable acierto la versión final de este trabajo. En México me apoyó y alentó Iván Valdez-Bubnov, del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México, a quien debo el haber convocado al Seminario de Historia Naval y Militar para que se comentara mi trabajo. En aquella reunión, llevada a cabo en marzo del 2010, recibí recomendaciones muy constructivas que me permitieron emprender la fase final de la redacción.

En Perú han sido numerosas las personas a las que debo manifestar mi gratitud. Quizá deba empezar con los desparecidos Félix Denegri Luna y Fernando Romero Pintado, mis dos mentores en el campo de la historia en general y de la historia marítima y naval en particular. Los funcionarios del Archivo General de la Nación, entre los que destaca Yolanda Auqui, merecen mi especial reconocimiento. De manera similar debo agradecer el apoyo de Laura Gutiérrez, directora del Archivo Arzobispal de Lima; y de Elia Chávez y Miguel Hinojosa, del Archivo Histórico de Marina. En la Biblioteca Nacional me fue muy útil la colaboración de mi distinguida amiga Martha Fernández de López, jefa institucional desde 1992 hasta el 2001;

[4] Andrew David; Felipe Fernández-Armesto; Carlos Novi y Glyndwr Williams (eds.), *The Malaspina Expedition 1784-1794*, 3 v.

así como de toda su competente planta de bibliotecarios, especialmente los de la sección de colecciones especiales, entre ellos Ana María Maldonado, Jasón Mori y Augusto Caravasi. También debo agradecer a los bibliotecarios del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Esperanza Navarro y Neil Cárdenas, así como a la jefa de la Biblioteca Central de Marina, Lily Alarcón; y a los bibliotecarios del Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Muy valioso ha sido el intercambio de información y opiniones con mi colega Cristina Mazzeo, cuyos largos años de investigación sobre el comercio exterior peruano han contribuido a enriquecer lo referido a las remisiones de caudales en los buques de la Real Armada.

Particular mención merece mi esposa, Lorena Toledo Valdez, quien durante varios años estuvo al frente del Archivo Histórico de Marina. Su afectuoso apoyo y aliento me acompañó a todo lo largo de este proyecto, contribuyendo a mejorarlo con su siempre acertada crítica.

Es probable que algunos nombres se me hayan escapado, pues resulta tarea casi imposible que esto no suceda. Soy el primero en lamentarlo y les ruego me disculpen.

Lima, diciembre del 2012

Capítulo 1

Organización, logística y administración

Al igual que otros apostaderos navales, el del Callao estuvo conformado por su comandancia, las unidades navales asignadas, un establecimiento terrestre de apoyo y el ministerio de la Real Hacienda de Marina.

Hasta 1799 el primero de estos componentes, la comandancia, estuvo a cargo del oficial más antiguo presente en el apostadero, siendo a la vez comandante de uno de los buques o de varios de ellos. Ejercía sus funciones con apoyo de un pequeño estado mayor formado por el oficial o mayor de órdenes, un secretario y algunos ayudantes, todos ellos oficiales de los mismos buques. Esta situación varió en julio de 1799, cuando el apostadero fue elevado a la condición de departamento marítimo, cuya comandancia fue establecida como un cargo permanente a ser desempeñado por un brigadier de marina, con el apoyo de un estado mayor no embarcado.

Cuadro 1
Comandantes de Marina del Callao

A flote	
1746	jefe de escuadra Francisco José de Ovando y Solís
1748	jefe de escuadra Francisco de Orozco
1749-68	capitán de navío Juan Bautista Bonet
1771-77	brigadier José de Somaglia
1778-86	brigadier Antonio María Vacaro
1790	capitán de navío Alejandro Malaspina

(continuación)

1790-94	capitán de navío Tomás Geraldino
1795	capitán de navío Joaquín de Molina
1796	capitán de navío Pedro Cabrera
Permanente	
7/1799	brigadier Tomás de Ugarte
11/4/1804	capitán de navío José Pascual de Vivero (interino)
8/8/1809	capitán de navío José Pascual de Vivero (interino)
11/1816	brigadier Antonio Vacaro y Valcárcel

Sus funciones comprendían no sólo el mando de las unidades navales asignadas y de los otros componentes del apostadero, sino que además tenía jurisdicción sobre la marina mercante en lo relativo a la seguridad de la navegación, y sobre la matrícula de gente de mar, temas que por su complejidad serán tratados en sendos apartados. Asimismo, su ámbito de responsabilidad comprendía todo el Pacífico Sur, desde el extremo austral del continente hasta la costa nicaragüense, con un límite oeste no precisado pero que en algunos casos llegó hasta el archipiélago de la Sociedad (7500 kilómetros del Callao).

La Comandancia de Marina del Callao reportaba tanto a la Secretaría o Ministerio de Marina como al virrey del Perú, quien a su vez canalizaba sus informes por la Secretaría de Estado. Este mecanismo generó constantes fricciones entre el comandante y el virrey, pues si bien el primero era responsable de todo lo relativo a lo marítimo, el segundo no sólo debía aprobar y proveer los recursos económicos para el funcionamiento del apostadero sino que muchas veces asumía la dirección de los asuntos marítimos e incluso de los navales.

De acuerdo a las ordenanzas navales de 1793, los requerimientos económicos y su manejo debían ser aprobados por una junta presidida por el comandante de marina e integrada por el ministro principal de la Real Hacienda de Marina, el sub-inspector del Arsenal, el ingeniero hidráulico, el mayor de órdenes y los dos oficiales de guerra más antiguos, además del oficial

secretario.[1] La Junta de Marina, nombre con que funcionó desde 1794 hasta junio de 1799, se reunió 61 veces, usualmente en la casa del comandante de marina, pero también en el Callao, en Bellavista o a bordo de alguna de las unidades. En julio de este último año cambió de nombre a Junta del Apostadero, reuniéndose en 297 oportunidades durante sus 22 años de existencia, cuatro de ellas en Bellavista, 34 en el Callao y a bordo, y el resto en Lima. Darío Arrús, quien tuvo ocasión de revisar las actas de ambas juntas, antes de que fueran destruidas parcialmente por el incendio que sufrió la Biblioteca Nacional del Perú en 1940, señala lo siguiente.[2]

> Las últimas sesiones fueron de agonías, y se alternaban entre el Callao y Lima, ocupándose sólo de ver la manera de salvar la terrible situación económica que les creó la guerra civil, pues no contaba entonces el gobierno colonial ni siquiera con el dinero necesario para el pago de la manutención de sus soldados.

La Junta del Apostadero dio por concluida su misión el 26 de junio de 1821.

Excepto las dos primeras, las actas de todas las sesiones de la Junta de Marina han llegado a nuestros días. Distinta fue la suerte de las actas de la Junta del Apostadero, de las que sólo se conservan las cuatro primeras, que corresponden a las realizadas en agosto y septiembre de 1799.[3] Fragmentos de algunas de las actas posteriores pueden encontrarse en la documentación de la serie Expediciones a Indias, del Archivo General de Marina “Don Álvaro de Bazán”.

La administración de los recursos financieros asignados al servicio naval estaba a cargo del Ministerio de la Real Hacienda de Marina, cuyas funciones se extendían a bordo de los buques mediante sus respectivos oficiales o contadores. Este tema merecerá también un desarrollo posterior.

[1] *Ordenanzas generales* de la Armada Real, II, pp. 554-556. Gabriel Moreno, *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año de 1802*, s.p.

[2] Darío Arrús, *El Callao en la época del coloniaje antes y después de la catástrofe de 1746. Posición real y efectiva de la ciudad, en relación con el antiguo presidio, Fundación de Bellavista. Terremotos y piratas, datos histórico-cronológicos de los virreyes y gobernadores del Perú y de los sucesos más notables desde 1530 á 1829*, p. 93.

[3] Biblioteca Nacional del Perú, “Papeles de la Armada Virreinal” (en adelante BNP), ms. C.398.

La Junta también tenía competencia en los temas judiciales referidos al fuero de marina, entre los cuales destacaban los casos de presas y sus adjudicaciones. Poco después de que el brigadier Ugarte asumiera el mando del apostadero, nombró un auditor, un fiscal y un escribano para que se incorporaran a la Junta cuando se desempeñaba como tribunal. El doctor José Irigoyen ejerció la primera de estas funciones hasta 1817, siendo reemplazado por Mauricio Calero; como fiscal encontramos a José Ostolaza, al menos hasta 1816; mientras que en ese periodo ejercieron como escribanos de marina Carlos José del Castillo hasta 1804, Martín Morel de la Prada hasta 1813, José Felles hasta 1820 y finalmente José Antonio Cobián.[4]

Conforme se irá viendo en los capítulos siguientes, sirvieron en el apostadero del Callao numerosas unidades de la Real Armada, sumando más de 80 desde navíos de línea hasta goletas. Varias de estas unidades lo hicieron durante largos periodos, y otras retornaron a España para volver a ser destinadas al Callao. A ellas se sumaron algunos buques mercantes incorporados al servicio naval y otros armados en corso, actividad esta última que complementaba las labores navales. Para reparar y mantener estas unidades y a sus tripulaciones en condiciones de actuar, el apostadero contaba con diversas instalaciones, tanto en el Callao como en Lima.

Las instalaciones

Luego del maremoto que destruyó el Callao en 1746 las únicas edificaciones que se permitieron en el puerto fueron las fortificaciones que se construyeron para su defensa, labor que tomó varios años en ser completada. No obstante esa disposición, los navieros levantaron algunos galpones para almacenar sus mercancías, lo que dio paso a un paulatino repoblamiento del puerto. Pero esos no fueron los únicos almacenes, pues tambien hubo que edificar algunos para albergar los medios defensivos de la plaza, al menos hasta que

[4] Manuel de Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico del Perú. Parte que corresponde a la época de la dominación española*, VIII, p. 149. Archivo General de Marina "Álvaro de Bazán", El Viso del Marqués (en adelante AGMAB), Expediciones a Indias, legajo 36, Vivero a Grandallana n° 38, Lima 15/10/1804. Archivo Histórico de Marina, Lima (en adelante AH de M), Capitanías de Puerto 1822, 24/10/1822.

se concluyera la construcción de las fortificaciones, y los repuestos navales. Al no existir una dotación de marina que sirviera de manera permanente, estos últimos almacenes quedaron bajo jurisdicción del comandante militar de la plaza, lo que generó roces y eventuales fricciones con el comandante de marina.

Para evitar esos problemas se fueron levantando algunos edificios entre la fortaleza del Real Felipe y el mar, en dos terrenos que antes del maremoto habían sido ocupados por la Armada de la Mar del Sur, separados por algunos almacenes de la marina mercante. En conjunto, ambos lotes constituyeron el área donde se desarrolló el arsenal naval.[5] Varios oficiales estuvieron al frente del mismo, entre ellos el teniente de navío, luego capitán de fragata, Francisco Gil de Taboada (1801-1808) y los tenientes de navío José Zuaznabar (1809) y José de la Azuela (1811-1821).

Para finales del siglo XVIII dicho arsenal contaba con un almacén general, los almacenes para bienes excluidos, para perchas, arboladura, ligazones y forros, para efectos de presas y cureñaje de marina, así como para víveres y para pertrechos de bajeles en carena; el depósito general y el de herramientas para la maestranza; las habitaciones para el comandante del arsenal, el maestro mayor de maestranza y el primer ayudante del inspector oficial interventor de almacenes; el cuarto de rondines y cuerpo de guardia; y talleres para los obradores de herrería, velamen y tonelería.[6] Además, el arsenal naval tenía a su cargo a la infantería de marina, al depósito de marineros y a las cañoneras.[7]

Todos estos edificios, bastante modestos por cierto, estaban a la vista de cualquiera que se acercara a la zona, quedando así expuestos a robos e incendios accidentales. Ante esto, en agosto de 1799 Ugarte pidió al ingeniero Manuel de León, encargado de la obra del muelle del Callao, que estimara el valor de un muro de adobe de 2 varas de alto y una estacada de roble de 2 varas y 1 pie. El resultado arrojó la suma de 10,500 pesos, y mientras lograba que se le habilitaran esos fondos, a mediados de septiembre de ese mismo año se estableció un pequeño cuerpo de guardia para que cuidara

[5] Museo Naval de Madrid (en adelante MNM), plano del Callao levantado por orden de Ugarte, c. 1800.

[6] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara n° 17, Callao 17/9/1799.

[7] Gabriel Moreno, *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año de 1803*, s.p.

el arsenal.[8] Entre 1800 y 1804 finalmente el muro perimetral fue levantado, quedando fuera del mismo, y frente al muelle, la casa del capitán de puerto.

En una primera etapa, los almacenes estuvieron a cargo de un guardián responsable ante el comandante militar de la plaza y ante la Real Hacienda, pero esto generó algunos problemas por las necesidades propias del servicio. Tal situación varió en alguna medida en 1772, cuando el comisario de provincia Martín Barreda fue designado ministro de la Real Hacienda de Marina en el Callao. Por otro lado, en 1786 se separaron los almacenes de marina de los de la plaza, desempeñándose como guardalmacenes de marina, a partir de esa fecha y hasta el final de periodo colonial, José Leandro de la Cendeja, Francisco de Miangolarra y Pedro Iladoy.[9]

Las condiciones de salubridad y habitabilidad del puerto hacían poco recomendable que la comandancia de marina funcionara en dicho lugar, por lo que usualmente su titular alquilaba un local en Lima. Tal fue el caso del capitán de navío Joaquín de Molina, quien en enero de 1795 estableció sus oficinas y alojamiento en una casa "contigua al hospital del Espíritu Santo, y seguidamente a la panadería de la Acequia Alta".[10] Al parecer, tal casa continuó siendo utilizada hasta 1797, luego de lo cual se empleó la casa del capitán de puerto para sostener las reuniones de la Junta de Marina. Esta situación varió al arribo de Ugarte, quien al ejercer esa función con carácter permanente debió buscar un local donde establecerse.

Inicialmente se alojó en Bellavista, en una casa facilitada por Gaspar Ramírez de Laredo, conde de San Xavier, la misma que continuó usando luego que en marzo de 1800 encontrara una vivienda en Lima, ubicada en una esquina de la calle Huérfanos. A mediados del siguiente año Ugarte logró que el gobernador del Real Felipe le cediera uno de los pabellones de sus oficiales, por lo que devolvió la casa que había ocupado en Bellavista durante 21 meses.[11] Sin embargo, retuvo la casa de Lima, habilitándola como lugar de residencia y trabajo, con espacio para el mayor de órdenes, el secretario

[8] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara n° 17, Callao 17/9/1799; y Ugarte a Lángara n° 27, Lima 25/10/1799.

[9] Archivo General de la Nación, Lima, (AGN en adelante), Comisaría de Guerra y Marina, Ramo de Marina, caja 5, cuaderno 5.

[10] BNP, ms. C.398, f. 7.

[11] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, n° 264, Ugarte a Cornel, Callao 1/8/1801.

del departamento, un pequeño cuerpo de guardia y un puesto de vigía en la azotea. Invirtió en ello algo más de 1,200 pesos de su peculio, y poco antes de partir del Callao donó a la Junta de Marina dicha cantidad, así como 800 pesos que se le adeudaba, confiando en que de esa manera quien lo reemplazara no pasase por las dificultades que él había tenido que sobrellevar.[12] Ugarte también se preocupó por construir un varadero para las lanchas cañoneras y dos pequeñas habitaciones para los vigías de la isla San Lorenzo y el Morro Solar, la primera de las cuales fue levantada en el primer semestre de 1801.[13]

El muelle del Callao

Los comandantes de marina eran eventualmente consultados sobre las mejoras que se hacían en el Callao, y una de las más importantes fue la construcción de un muelle de piedra que reemplazara al de madera que se había levantado luego del maremoto. El proyecto para el nuevo muelle, elaborado por el ingeniero Antonio Estrimiana, consideraba hundir el casco del navío *San Miguel*, utilizándolo como base para la acumulación de piedras que serían traídas de la isla San Lorenzo. El brigadier Vacaro presentó algunas observaciones al mencionado proyecto, el que finalmente fue aprobado por el virrey Guirior en 1779.[14]

Pero una cosa era aprobar un proyecto y otra muy diferente llevarlo a cabo, pues los fondos públicos, como siempre, eran escasos. Por ello, en 1783 el visitador Escobedo pidió al Tribunal del Consulado que aportara para la obra, pues era de claro interés de sus miembros, lo que fue aceptado por la junta de comerciantes de dicho tribunal, reunida el 3 de marzo de 1784. Sin embargo, la junta objetó el tipo de muelle propuesto, señalando que se arenaría e inutilizaría en breve tiempo y que era mejor levantar un muelle sobre pilotes de

[12] Ídem, legajo 37, carpeta 4/2/1805, doc. 36, Lima 6/3/1804, sesión 69 de la Junta del Apostadero.

[13] Ídem, legajo 29, n° 147, Ugarte a Cornel, Bellavista 9/6/1801.

[14] Teodoro de Croix, "Relación que hace el Excmo. Señor Don Teodoro de Croix, Virey que fue de estos Reynos del Perú y Chile, a su sucesor el Excmo. Señor Fr. Don Francisco Gil de Lemos desde 4 de abril de 1784 hasta 25 de marzo de 1790", (en adelante, Croix, *Memoria de gobierno*...), p. 152. Francisco Quiroz Chueca, *Historia del Callao: de puerto de Lima a Provincia Constitucional*, pp. 163-164.

mangle, de modo que las corrientes de la bahía pudieran jugar libremente, o en su defecto construir planchadas de palo balsa, de "doce palmos de grueso y treinta varas de largo", ofreciendo cubrir el costo de esos palos.[15]

El asunto continuó debatiéndose por algún tiempo. El virrey mantuvo el proyecto de muelle sólido con un martillo o derivación al extremo del mismo, con apoyo de los sucesivos comandantes de ingenieros, Estrimiana, Pusterla, Cañabate y finalmente Vicente de Vera (1787), que a su vez contaban con opinión favorable del comandante y oficiales de la Real Armada. Por su parte, tras reunir una junta de pilotos y prácticos, en mayo de 1787 el Consulado volvió a insistir en su postura. Tomaron parte en esa junta el teniente de navío Juan de Hervé, el alférez de fragata Antonio Casulo, y los profesores de náutica Juan Bucio y Valerio Gasoles, quienes disintieron de la postura del referido Tribunal. Finalmente, en 1789 se aprobó la construcción de un muelle provisional, sobre la base de estacas, delante de la casa del comandante del resguardo y de las barracas del rey, mientras se remitía el asunto a España para una determinación final.[16]

Esta obra permitió proteger dichos edificios, pero no solucionó el problema de los navieros, por lo que entre 1790 y 1791 se avanzó con unos 67 metros de muelle, sobre la base del proyecto original, en el que había seis puntos de embarque y desembarque para lanchas. En 1799 se retomó el tema y se propuso culminar dicho proyecto, extendiendo el muelle unos 117 metros adicionales, formando en su extremo un martillo que creara rada.[17] Los trabajos fueron iniciados poco después y culminaron durante la gestión de Ugarte como comandante de Marina, constituyendo hoy en día el lado oeste del Muelle de Guerra.

La gestión económica

No es la intención de este trabajo determinar cuánto costó a la Real Hacienda mantener funcionando al apostadero del Callao durante todo el periodo bajo

[15] Rosendo Melo, *El Callao, monografía histórico-geográfica*, pp. 135-136.

[16] Croix, *Memoria de gobierno…*, pp. 157-160.

[17] MNM, planos Perú 16-1 y 16-4.

análisis. Ensayar una cifra resultaría engañoso, pues dependerá de las fuentes que empleemos para determinarla. No obstante esta dificultad, el virrey Manuel de Amat y Juniet señala que entre 1761 y septiembre de 1775 los gastos de la armada ascendieron a 3 406 900, siendo uno de los principales renglones de dicho gasto el referido a los enfermos víctima de escorbuto.[18] Por otro lado, el visitador Jorge Escobedo señala que entre 1773 y 1786 el gasto anual de la marina ascendía a 4 000 000 de pesos, totalizando 70 000 000 en esos 13 años. Por su parte, la Secretaría de Marina señala que en ese mismo periodo sólo se había generado un gasto de 4 913 662 pesos.[19]

Es una diferencia demasiado grosera como para poder dar crédito a cualquiera de las cifras, pero el propio virrey Gabriel de Avilés parecería dar la razón a las cuentas de la Real Hacienda de Marina al señalar en su memoria que entre 1773 y 1785 que los gastos en la marina ascendieron a 5 200 000 pesos, cifra a la que había que aumentar 400 000 pesos, por efectos tomados de los almacenes; 700 000 pesos que se gastaron durante los cuatro meses que pasó en el Callao la escuadra de Ignacio María de Álava en 1796; y 200 000 pesos gastados en la corbeta *Castor* y bergantín *Peruano*.[20]

Las necesidades económicas del apostadero, una vez aprobadas por la Junta, eran pasadas al virrey, quien en su calidad de superintendente de la Real Hacienda debía asignar esos fondos al Ministerio General de la Real Hacienda de Marina. Hecho esto, su administración corría por cuenta de la Contaduría de Marina, servida por los oficiales del Cuerpo de Ministerio. Dicha oficina recibía y registraba las reales órdenes de nombramiento, ascenso, traslado o deceso de cada uno de los individuos de marina, formando los presupuestos respectivos y llevando a cabo los pagos necesarios tanto a la gente como a los proveedores de los buques y del apostadero en general. Algunos miembros del Cuerpo de Ministerio se embarcaban como contadores en los buques, llevando el mismo control sobre los recursos asignados a la unidad donde servían.

18 Manuel de Amat y Juniet, *Memoria de gobierno*, pp. 679-682.

19 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 3, carpeta 9, Vacaro a Valdés, Lima 17/1785, y docs. adjuntos.

20 Carlos Alberto Romero (ed.), *Memoria del virrey del Perú, marqués de Avilés*, p. 77. En adelante se citará como Avilés, *Memoria de gobierno*.

Ésto generaba una serie de problemas y fricciones entre el virrey y el comandante de Marina, siendo muchas las veces en que la Contaduría de Marina se convertía en el instrumento sobre el cual se vertían los disgustos de uno y otro. Esto fue lo que sucedió, por ejemplo, cuando a principios de 1803 llegó a Lima la real orden ascendiendo a Ugarte a jefe de escuadra. La Contaduría tomó nota de la misma y le consideró ese sueldo a partir de mayo, consultando el caso con la Junta del Apostadero, pero al ser elevado el presupuesto al virrey Avilés este consultó a la Junta de Hacienda sobre la pertinencia del mismo.[21] Tal consulta resultó doblemente ofensiva a Ugarte, pues no sólo se hacía fuera del ámbito privativo de marina sino que además ponía en duda su nueva condición de oficial general.[22]

Desde 1731 los ajustes y pagos del personal de marina estuvieron a cargo de los marqueses de Torre Tagle, nombrados por Felipe V pagadores perpetuos del presidio del Callao y de la Real Armada. Para cumplir esas labores contaban con el apoyo de los oficiales de la Caja Real de Lima, pero este sistema no era muy eficiente, pues además de no residir en el Callao ninguno de los mencionados, las normas relativas a esos pagos se fueron haciendo cada vez más complejas. En 1767 se procuró aliviar esta situación disponiéndose que el marqués de Torre Tagle estableciera su residencia en el Callao, pero su titular José Manuel Tagle e Isásaga no estaba dispuesto a hacerlo ni había forma de presionarlo, pues no recibía salario alguno por sus funciones de comisario de Guerra y Marina, nombre que había adquirido su cargo a partir de 1753.[23]

A raíz de una serie de equivocaciones en los ajustes y pagos, el 30 de octubre de 1772 se dispuso que dos miembros del Cuerpo de Ministerio pasaran al Callao para hacerse cargo de los ajustes y listas de equipaje de las naves, así como de las cuentas del Hospital de Bellavista. Se designó para ese propósito al ministro de escuadra Martín Barrera y a un oficial segundo, quienes llegaron en la división formada por la *Liebre*, *Industria* y *Monserrat*. Barrera

[21] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, carpeta 24/7/1803, Ugarte a Grandallana, n° 342, Lima 24/6/1803.

[22] Ídem, legajo 33, carpeta 24/7/1803, Ugarte a Grandallana, n° 343, Lima 25/6/1803.

[23] Federico Schwab, *Reales cédulas, reales órdenes, decretos, autos y bandos que se guardan en el Archivo Histórico*, p. 212. Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico*, VIII, entrada Torre Tagle.

reemplazó al marqués de Torre Tagle y ordenó las complejas regulaciones salariales, contando para ello con un nuevo reglamento aprobado en marzo de 1774. Seis años más tarde las comisarías de Guerra y de Marina fueron unificadas, quedando al frente de ambas el referido marqués de Torre Tagle, con Barrera como su sustituto en lo referido a la Armada.[24] Este último permaneció ejerciendo esa función hasta fines de septiembre de 1784, cuando se embarcó para Cádiz en cumplimiento a las instrucciones que había recibido el brigadier Vacaro de retornar a España con todo el personal a sus órdenes.

Si bien hubo algunos intentos por suprimir el cargo de comisario de Marina, José Manuel Tagle e Isásaga continuó al frente de esa función y de la de Guerra hasta su deceso, acaecido en mayo de 1801, siendo sustituido en tal función por su hijo José Bernardo Tagle y Portocarrero. Ante el incremento de las unidades destinadas al Callao, en 1790 Barrera fue enviado nuevamente al Callao como comisario de Marina, trayendo consigo al oficial segundo Francisco de Miangolarra y al oficial tercero José Basterrechea.[25] Barrera retornó a España a finales de esa década, reemplazándolo Miangolarra como comisario o teniente de ministro, cargo que ocupó hasta 1819 cuando fue sustituido por Manuel Senra y Aragorri. Por otro lado, Basterrechea fue contador del apostadero hasta 1812, siendo reemplazado por el oficial tercero Francisco Brena.[26]

Maestranza

La maestranza, un importante componente del arsenal naval, estaba formada por los carpinteros de ribera, contramaestres de construcción y sus ayudantes, calafates y otros individuos empleados en construir y carenar las naves de guerra y, eventualmente, las mercantes. Desde 1725 el cargo de capitán

[24] MNM, ms. 833/4. *Reglamento de sueldos, y demas abonos para los individuos de Marina que sirvan en la Mar del Sur,* dado el 26/3/1774. Croix, *Memoria de gobierno…*, p. 211.

[25] Croix, *Memoria de gobierno…*, pp. 209-211, 265-266. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 143, Lima 22/5/1801; Cuerpo de Ministerio, 3268/282, José Bernardo Tagle Isásaga.

[26] *Calendarios y guías de forasteros*… Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico*, III, p. 25, entrada Juan de Echevarría y Beingolea.

de maestranza era ejercido por Agustín Carrillo de Córdova,[27] pero en la práctica dicha función era cubierta por uno de los oficiales de los buques estacionados en el Callao, algunos de los cuales son mencionados como ingenieros, como los capitanes de fragata Francisco Verdesoto y Carlos García del Postigo, en 1784.[28] No obstante, es posible que antes de la creación de ese cuerpo dicha función haya sido ejercida por otros personajes, como el comerciante Gaspar Quijano Velarde y Ceballos, conde de Torrevelarde, mencionado como capitán de maestranza en julio de 1770.[29]

Lo cierto es que a partir de 1799, cuando Ugarte asumió la Comandancia de Marina, el ramo de ingenieros hidráulicos quedó a cargo, de manera interina, del ya mencionado teniente de navío José de la Azuela, al menos hasta 1808. Sus funciones comprendían lo relativo a las construcciones, carenas, recorridas, arboladuras, reconocimiento y avalúos de buques.[30] En la práctica, quien estaba a cargo de estas labores era el maestro mayor de carpinteros, función que fue ejercida por el contramaestre Juan Rodríguez hasta mediados de 1793, cuando fue reemplazado por el capataz León Aycardo.[31] En 1816 asumió esa tarea Dionisio Bautista.

Durante el periodo que corresponde a este estudio, el número de integrantes de la maestranza del Callao superó el centenar, viviendo casi todos en Lima por el temor a un nuevo maremoto como el de 1746. Este hecho elevaba significativamente sus jornales, siendo superados sólo por los pagados en el apostadero de San Blas, por la insalubridad de dicho puerto. Además, los referidos jornales se elevaban casi en un 30% cuando se realizaban trabajos en buques mercantes. Tomando todo esto en cuenta, en 1799 Ugarte procuró reducir los salarios, compensando esa disminución al construir

[27] AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 482, Lista de los capitanes de puerto y subdelegados de marina de la comprensión de este apostadero, 1812, registro de Agustín Carrillo de Córdova. Mediante real patente del 6/5/1739 se le confirió ese empleo de manera perpetua.

[28] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 10, Vacaro a Valdés, Lima, 5/3/1784; doc. 21, Vacaro a Valdés, Lima 16/2/1784.

[29] Archivo General de Simancas, Secretaría de Marina (en adelante AGS-Marina), legajo 413, doc. 855, Bonechea a Arriaga, Callao 17/12/1771.

[30] *Almanaques y Guías de Forasteros* hasta 1808. Mendiburu, *Diccionario Histórico…*, p. 150, entrada Tomás Ugarte y Liaño.

[31] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 15, doc. 182; legajo 16, doc. 1.

una barraca donde los integrantes de la maestranza pudiesen alojarse. De acuerdo a la información que con dicho fin preparó Aycardo, que figura en el cuadro adjunto, el grueso de la maestranza eran 50 carpinteros y 60 calafates, a los que se sumaban diversos especialistas.[32]

Esta cifra da un indicio del número total de matriculados, que indudablemente era mayor, pues en julio de ese mismo año se estaban empleando 49 carpinteros y 51 calafates en la *Santa Leocadia*, 10 carpinteros en el *Limeño*, y 12 carpinteros y 24 calafates en el *Peruano*, totalizando 146 individuos.[33]

La subinspección de pertrechos, que formaba parte del ramo de ingenieros hidráulicos, tenía a su cargo la recorrida de los aparejos, el almacén general, y las obras del arsenal, tonelería y velamen.[34]

El control de la marina mercante

A principios del siglo XVII se estableció el cargo de cosmógrafo mayor del reino del Perú, cuyas funciones esencialmente correspondían a las del mismo cargo en la Casa de Contratación de Sevilla. Entre ellas debía dictar clases y examinar a los pilotos, así como verificar las condiciones en que las naves se hacían a la mar.[35] Pero como muchas otras normas, las referidas a ese tipo de control sobre la actividad marítima se convirtieron poco a poco en letra muerta ante la resistencia de los navieros. Al establecerse la Real Armada en el Callao los comandantes de marina observaron que se producía un elevado número de accidentes en la navegación, atribuyéndolos a la poca preparación de los pilotos y al exceso en la carga de las naves.

[32] Ídem, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara, n° 16, Lima 9/9/1799.

[33] Ídem, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara, n° 16, Lima 9/9/1799, copia inclusa, 27/7/1799.

[34] Mendiburu, *Diccionario Histórico…*, p. 150, entrada Tomás Ugarte y Liaño.

[35] Jorge Ortiz Sotelo, “Los cosmógrafos mayores del Perú”, pp. 139-152; y “Los cosmógrafos mayores del siglo XVII”, pp. 369-389.

Cuadro 2

Propuesta de la maestranza de marina, elaborada por el maestro mayor León Aycardo, 21 de septiembre de 1799

	carpintero de ribera	carpintero de banco	calafates	toneleros	aserradores (a destajo)	herreros (por contrato)	armeros	hojalateros	corchadero	pintor	casillero	peones	veleros	**total**
capataz	1	1	1									2		**5**
maestro				1			1	1	1	1	1		2	**8**
corchadero														
primer oficial	5	2	8	4										**19**
segundo oficial	6	2	12											**20**
tercer oficial	8		12											**20**
oficial							1	1	3	1				**6**
maestro albañil				1										**1**
mozo	6	2	10											**18**
aprendiz	8	3	7											**18**
aprendiz menor	6		10											**16**
peones									6			30		**36**
Total	**40**	**10**	**60**	**6**	**0**	**0**	**2**	**2**	**10**	**2**	**1**	**32**	**2**	**167**

Fuente: AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara n° 16, Lima 9/9/1799, copia inclusa del 21/9/1799.

Para corregir esa situación, hacia 1775 el brigadier José de Somaglia presentó algunas propuestas, las mismas que dieron origen a una real orden del 8 de febrero de 1776 disponiendo la formación de un reglamento para la marina mercante. Organizado en 37 artículos, el proyecto fue remitido a la Secretaría de Marina en diciembre de ese mismo año y se vio sometido a un largo proceso de consultas con la Secretaría de Hacienda, retornando a Lima en febrero de 1784 para que opinaran tanto el virrey Teodoro de Croix (1784-1790) como el visitador general Jorge Escobedo y Alarcón. Uno de los temas que el reglamento consideraba era el establecimiento de una academia de pilotaje, para lo cual se pidió informe al teniente de fragata Juan de Hervé, nombrado piloto mayor de la Mar del Sur en 1774 por el virrey Amat, y al piloto José de Moraleda. Si bien ambos opinaron que tal academia podía establecerse en Lima, hubo que aguardar hasta 1791 para que finalmente se aprobara la formación de dicha institución. Mientras tanto, el 25 de septiembre de 1786 el virrey Croix promulgó un bando disponiendo que los pilotos de las naves que debían zarpar se presentaran al piloto mayor para ser examinados y recibir instrucciones; y que a su arribo le entregaran sus diarios para ser revisados.[36]

Finalmente, tomando como base un contundente informe elaborado por el piloto José de Moraleda, en el que refería las causas de la pérdida de 37 embarcaciones entre fines de 1773 y 1790, en 1791 el virrey Francisco Gil de Taboada logró obtener la aprobación real para establecer una capitanía de puerto en el Callao para que controlara la actividad marítima y, dependiente de ella, la ya mencionada academia de náutica.[37] A la Capitanía de Puerto del Callao se le sumó en 1798 la de Valparaíso, y en 1801 otras dos en Guayaquil y Concepción, todas ellas sujetas a la Comandancia de Marina del Callao. No obstante, los navieros persistieron en sus intentos por evadir el control de la Real Armada que a través de esas instituciones se pretendía establecer.[38]

[36] Croix, *Memoria de gobierno…*, pp. 242-246.

[37] AGN, "Real Tribunal del Consulado, Administrativo, Expediente de los diputados del Cuerpo de Navieros (1796-1801)", VIII, vol. 1, pp. 323-381. Citada en adelante como *CDIP*.

[38] AGMAB, Capitanías de Puerto, Generalidad, legajo 5552, Establecimiento de Capitanía en Valparaíso, 5/7/1798; Establecimiento de Capitanías en Guayaquil y Concepción, 13/3/1801.

Cuadro 3
Capitanes de puerto del Callao

1793-1800	capitán de fragata Agustín Mendoza y Arguedas
9/1801-9/1802	capitán de navío José Pascual de Vivero (interino)
6/1803-1821	capitán de fragata Fernando Camuñez
Valparaíso	
1798	alférez de navío Juan José de Mendoza
1802-1809	teniente de fragata Antonio Carbonara
1811	alférez de fragata Felipe Villavicencio
Guayaquil	
1802-1809	capitán de fragata Joaquín de Asunsolo
1811	teniente de fragata Joaquín Villalba
1812-1818	capitán de fragata José Llanos
1818-1819	capitán de fragata Joaquín Villalba
Concepción	
1802-1811	capitán de fragata José de Llanos
1818	teniente de navío graduado Pedro Tavira
1819	capitán de fragata José de Llanos

Un paso importante para fortalecer dicho control fue dado en agosto de 1799, cuando Ugarte elaboró una instrucción para los capitanes, maestres, pilotos y oficiales de mar de todos los buques del comercio de la Mar del Sur. Sus 37 artículos, que en esencia resumían las disposiciones de las ordenanzas de marina sobre este tema, merecieron la aprobación real a principios de 1801, y a fines de septiembre de ese año fue puesta en vigencia por las referidas capitanías de puerto.[39] Sin embargo, su aplicación no resultó sencilla, pues la real orden aprobatoria no había sido recibida por la Audiencia y, en consecuencia, no había sido formalmente comunicada al gremio de navieros, varios de los cuales se resistieron a acatarla.[40]

Tras fracasar en un pedido individual por anular dichas normas,[41] en 1799 el poderoso e influyente comerciante local, y propietario de la fragata *Merce-*

39 Ídem.

40 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n°184, Lima 22/10/1801; y Ugarte a Arredondo, n° 267, Lima 11/10/1801.

41 Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n°184, Lima 22/10/1801, anexo 1, Ugarte a Arredondo, n° 226, Lima 27/8/1801.

des, Domingo Ramírez de Arellano logró organizar a 20 navieros y presentar un expediente ante la Audiencia en el que planteaban restablecer "la quieta y pacífica e inmemorial costumbre y antigua posesión de usar libremente de nuestros buques, sin intervención de la Marina Real", argumentando que ese tipo de regulaciones no debía regir en Indias "por no ser adaptables a su constitución y porque perjudicaría el bien común de los vasallos que dedican en estos reinos a tan importante ejercicio".[42] Ugarte sólo tuvo conocimiento de ese expediente a mediados de octubre de 1801, cuando la Audiencia se lo trasladó para que opinase.[43] Para entonces, el expediente había sido ampliado para anular también los aranceles fijados mediante real orden del 7 de julio de 1801 para el puerto del Callao y otros de la Mar del Sur, que consideraban pagos por ancoraje, limpieza de puerto, señales de humadas, capitanía de puerto, certificaciones de entradas y salidas, auxilios y multas por incumplimiento del reglamento de policía del puerto.[44] Los navieros retrucaron señalando que "trescientos años han transcurrido sin que haya necesitado el puerto de limpiarse", ni debido pagar por cada viaje. Asimismo, indicaban que el arribo al Callao no presentaba peligro alguno y que en consecuencia una ayuda a la navegación como la señalada resultaba innecesaria.[45]

Si bien en agosto de 1802 la Audiencia se pronunció mayoritariamente a favor del pedido de los navieros para anular el reglamento de marina mercante, señalando que las ordenanzas de marina no eran aplicables localmente, el virrey Avilés dispuso que continuara vigente mientras se consultaba el tema con Madrid, exceptuando temporalmente de su cumplimiento a los reclamantes.[46] Sin embargo, aun antes de que la referida consulta llegara a ser resuelta, una real orden reiteró la vigencia de ambas normas, ratificando de esa manera la autoridad de Ugarte sobre las naves mercantes.[47]

[42] AGN, Real Tribunal del Consulado, Administrativo, Expediente de los diputados del Cuerpo de Navieros (1796-1801), en *CDIP*, VIII, vol. 1, pp. 323-381.

[43] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n°184, Lima 22/10/1801, Ugarte a Arredondo, n° 267, Lima 11/10/1801.

[44] MNM, ms. 2111/30.

[45] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, doc. 319, Lima 21/3/1803.

[46] Ídem, legajo 32, Ugarte a Caballero, n° 260, Lima 22/10/1802; Caballero a Avilés, 21/11/1802; y Vivero a Ugarte, Callao 8/3/1803.

[47] Ídem, legajo 32, doc. 319, Ugarte a Avilés, n° 470, Lima 15/3/1803; y legajo 33, doc. n° 335, Lima 26/5/1803.

Finalmente, los navieros debieron aceptar el control de la marina real, pero surgieron nuevos problemas al tratar de regular otros aspectos de la actividad marítima. Uno de ellos fue el referido al constante cambio de capitanes de buques. Tomando en cuenta el reglamento de 1799, en junio de 1804 Ugarte emitió una norma disponiendo que los propietarios de naves pagaran una fianza para la emisión de los pasaportes de navegación. La norma fue acatada, pero en 1808 el ya mencionado Domingo Ramírez de Arellano se negó a pagar los 27 000 pesos que se requerían como fianza para otorgarle patente de corso y navegación a su fragata *Mercedes*. Considerándola muy elevada, desistió en pedir esa patente, obteniendo la de navegación n° 510 luego que José Gambini aceptara actuar como fiador.[48]

La Matrícula de Gente de Mar

Tripular y mantener sus naves era un viejo problema que todas las armadas debieron enfrentar, recurriendo para lo primero a tres tipos de fuentes: marinería voluntaria, gente levada y presidiarios o forzados; mientras que lo segundo era provisto por los carpinteros, calafates y otros oficios requeridos para el buen funcionamiento de las naves. En el caso español, todos ellos fueron registrados desde principios del siglo XVII en la llamada Matrícula de Gente de Mar, quedando sus integrantes sujetos a la autoridad y al fuero de marina. En el Perú dicho registro se implantó mediante real orden del 23 de agosto de 1776, "en los términos que la de España", siendo publicada en agosto del siguiente año la ordenanza respectiva.[49]

Efectuado el registro correspondiente, se encontró que en Lima y Callao había 68 carpinteros y 107 calafates, formando la matrícula de maestranza; los que unidos a 1 020 hombres de mar totalizaban 1 195 matriculados. A

48 Ídem, legajo 44, doc. 1862, Vivero a Gil de Taboada n° 192, Lima 7/4/1808.

49 AGS-Marina, Expediciones a Indias, legajo 418, doc. 712, Guirior a Castejón, Lima 2/11/1776; Oficiales, legajo 295, matrícula de Indias, 1778, n° 4, El Pardo 10/3/1778 al virrey del Perú; Manuel de Guirior, "Relación que hace el Excmo. Sr. D., Manuel de Guirior, virrey que fue de estos reinos del Perú y Chile, a su sucesor el Ecmo., sr. d. Agustín de Jáuregui, desde el 17 de julio de 1776 hasta el 20 del mismo de 1780", en adelante Guirior, *Memoria de gobierno*, pp. 112-113.

ellos se sumaban 201 hombres de mar en Arica, Iquique e Ilo, dando un gran total de 1 396 personas, incluyendo en ese número a 138 indígenas que se encontraban sirviendo en la escuadra como artilleros, marineros y grumetes. Sobre estos últimos señaló el virrey Guirior en su memoria:[50]

> Hame hablado el comandante del buen desempeño que hacen en su ministerio, y puede inferir la aptitud de estos naturales para igual empleo, a despecho de los que continuamente pretenden suponerlos del todo inhábiles, aún viendo sus adelantamientos en los ejercicios a que se aplican.

Pese a dejar de lado en ese registro inicial al puerto de Paita, donde existía un número considerable de gente de mar, principalmente pescadores indígenas, el sistema funcionó con las mismas limitaciones y dificultades que había tenido en España, a las que se sumaba el usualmente elevado número de deserciones que se producían tanto en el Callao como en otros puertos del Pacífico. Esto último fue enfrentado ofreciendo recompensas por la captura de desertores, siendo los indígenas de los alrededores de Callao y Lima los que mejor desempeñaban esa labor. Naturalmente, esa eficiencia iba en proporción al monto de la recompensa ofrecida, siendo así que en 1795 el capitán de navío Joaquín de Molina llegó a pagar 20 pesos por cada desertor capturado, lo que le permitió recuperar en pocos días a más de 300 marineros europeos. Cuando Ugarte decidió reducir ese monto a la mitad, sólo pudo recuperar 30 desertores en los primeros 29 meses de su mando.[51]

La fuente primaria de abastecimiento de gente de mar debía ser la matrícula, pero muchas veces los matriculados se encontraban sirviendo en naves mercantes, por lo que los comandantes navales se veían obligados a completar sus dotaciones con gente sin experiencia náutica, o echar mano de las tripulaciones mercantes, incluso por la fuerza. Sobre esto último resulta ilustrativa la información que proporciona Ugarte, señalando que desde enero de 1800 a junio de 1801 se tuvo que completar las dotaciones de los buques tomando gente de las naves del comercio, como a continuación se indica.[52]

[50] Ídem, pp. 112-113.

[51] AGMAB Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 289, Callao 1/11/1801.

[52] Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 250, Bellavista, 18/6/1801.

Cuadro 4
Marinería mercante embarcada en buques del apostadero
entre enero de 1800 y junio de 1801

Fecha	procedencia	cantidad	destino
20/1/1800	fragata *Alderney*	31	*Castor*
	fragata *Alderney*	27	*Santa Leocadia*
	bergantín *San Rafael*	7	*Santa Leocadia*
	fragata *Peregrina*	13	*Santa Leocadia*
	fragata *San Francisco Xavier el Filipino*	12	*Limeño*
10/2/1800	de los buques arriba indicados	18	*Peruano*
	fragata *Águila*	7	*Limeño*
	fragata *Águila*	10	*Peruano*
	fragata *Piedad*	11	*Limeño*
	fragata *Piedad*	13	*Peruano*
9/11/1800	fragata *Ceres*	12	*Santa Leocadia*
	fragata *Ceres*	9	*Peruano*
	fragata *Rosa*	13	*Santa Leocadia*
	fragata *Rosa*	11	*Peruano*
	navío *Milagro*	35	*Santa Leocadia*
	navío *Milagro*	7	*Peruano*
12/2/1801	fragata *Carmen*	6	cañonera n° 2
9/3/1801	fragata *Triunfo*	4	corsaria *Orué*
15/6/1801	fragata *Rosalía*	17	*Peruano y Castor*
	bergantín *Carmen*	8	*Peruano y Castor*
	fragata *Valdiviano*	24	*Peruano y Castor*

Obviamente, esto generaba constantes fricciones con los navieros, y para aliviar esta situación Ugarte reformó la matrícula elaborando un nuevo reglamento a mediados de 1800. De ese modo, quedó organizada la matrícula en tres provincias: Guayaquil, Lima y Valparaíso, cada una al mando del respectivo capitán de puerto, quien tendría subdelegados en los otros puertos bajo su jurisdicción.[53]

Sin embargo, en lugares como Guayaquil fue difícil poner en marcha el nuevo reglamento de matrícula, a pesar de que existían más de 500 carpinteros, calafates y otra gente de mar. El capitán de fragata Joaquín de Asunsolo,

[53] Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 295, Callao 1/11/1801.

capitán de ese puerto desde 1804, y en consecuencia comandante de su matrícula, debió enfrentar la tenaz oposición a su establecimiento por parte del gobernador Bartolomé Cucalón, quien consideraba que permitirlo le haría perder gente para la milicia del puerto.[54] Los reclamos de Asunsolo llevaron a que el 8 de noviembre de 1805 se emitiera una real orden disponiendo que Cucalón le entregase la matrícula de Guayaquil, la que finalmente quedó constituida al año siguiente.[55]

En el caso del Callao, la comandancia militar de matrículas fue retenida inicialmente por el brigadier Ugarte, pero en mayo de 1803, poco antes de zarpar hacia España, dispuso que asumiera esa función el capitán de fragata José Pascual de Vivero, en su condición de capitán de puerto interino.[56] Poco después asumió este último cargo el capitán de fragata Fernando Camuñez, quien reclamó para sí la comandancia de matrículas, logrando que en enero de 1805 se dispusiera que tomase posesión de la misma, orden que fue reiterada en septiembre de 1806. Sin embargo, en su condición de comandante de marina interino, Vivero logró dilatar el cumplimiento de esas órdenes hasta principios de 1808.[57]

Al parecer, lo que había detrás de esta insistencia de Vivero era su interés por permanecer en Lima, donde había formado familia, pues el arribo del brigadier Molina, comandante de marina titular, abría la posibilidad de que se le obligara a retornar a España. Vivero logró sortear este peligro pasando a ocupar otros cargos en la administración colonial, y luego de producida la independencia ingresó al servicio naval peruano.

No hemos podido obtener información seriada sobre la cantidad de matriculados en el Callao, pero la que poseemos entre 1802 y 1806 oscila entre 1131 y 1272 individuos. Si la comparamos con los 1195 que consigna Guirior en su memoria de gobierno en 1780, podemos concluir que se mantuvo más o menos constante. Tres eran las categorías en que dicha matrícula se organizó al final del periodo colonial: oficiales de mar, formada por contramaestres y guardianes; marinería de servicio; y carpinteros

[54] Ídem, legajo 41, carpeta 2060, Vivero a Gil de Taboada, Guayaquil 28/10/1806.

[55] Ídem, legajo 41, carpeta 1985, nº 40, Vivero a Gil de Taboada, n° 155.

[56] Ídem, legajo 33, doc. 328, Ugarte a Gil de Taboada, Lima 19/5/1803.

[57] Ídem, legajo 41, doc. 1850, Camuñez a Gil de Taboada, Callao 23/4/1806.

y calafates. A ellos se sumaban cinco cuadrillas de cargadores de playa, de diez hombres cada una.[58]

La Capitanía de Puerto del Callao, la Academia Real de Náutica de Lima y el Cuerpo de Pilotos[59]

Como parte del largo proceso iniciado por el virrey Guirior para controlar las actividades de la marina mercante nacional, el 1° de noviembre de 1791 se promulgó una real orden creando la Capitanía de Puerto del Callao y, dependiente de ella, una escuela para pilotos. El capitán de fragata Agustín de Mendoza y Arguedas fue nombrado capitán de puerto y se designó como su ayudante y encargado de la escuela al segundo piloto de la Armada Andrés Baleato.[60] Mendoza y Arguedas arribó al Callao a mediados de 1792, estableciendo la capitanía en un local que quedaba frente al muelle. Estuvo a cargo de la misma hasta mayo de 1801, cuando por razones de salud se retiró del servicio, quedando asignado al Departamento de Cádiz pero con autorización para residir en Lima. Fue reemplazado interinamente por el capitán de fragata José Pascual de Vivero, hasta que en mayo de 1803 asumió el cargo de capitán de puerto su nuevo titular, el de igual grado Fernando Camuñez, quien lo ejerció hasta el retiro de la Real Armada del Perú.[61]

Por su parte, Baleato había arribado al Perú en 1790 con el virrey Francisco Gil de Taboada, quien facilitó dos habitaciones del palacio virreinal para que se estableciera la escuela bajo el título de Academia Real de Náutica de Lima. Para octubre de 1793 habían llegado varios de los textos e instrumentos para los cursos que debían dictarse, de acuerdo a las directivas del comandante en jefe del Cuerpo de Pilotos: aritmética, geometría elemental

[58] *Guías de forasteros* de 1803 a 1807.

[59] Jorge Ortiz Sotelo, "La Capitanía de Puerto del Callao y la Academia Real de Náutica de Lima, antecedentes y proyección republicana", pp. 179-197.

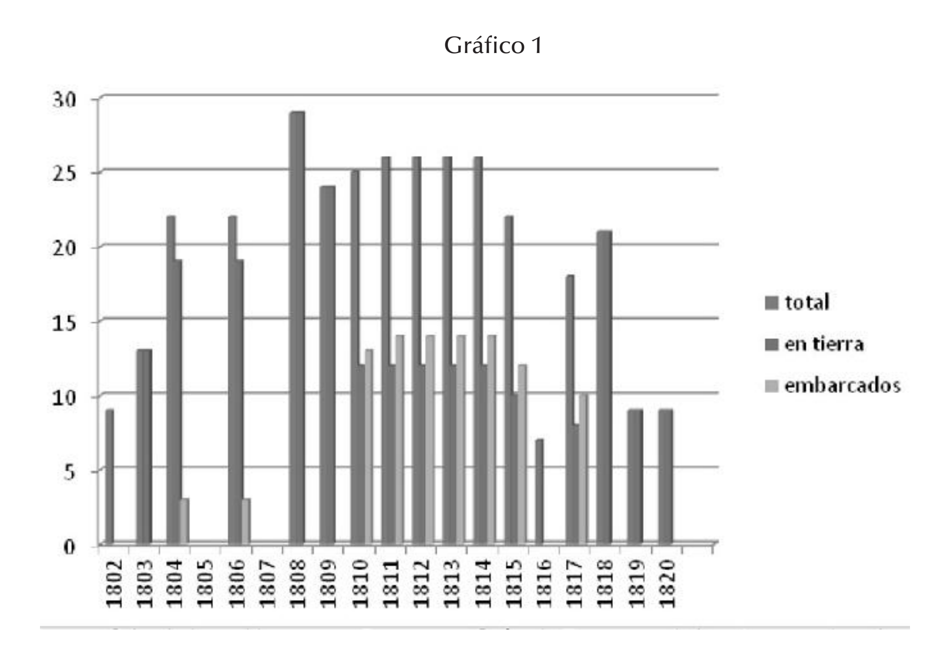
[60] AGMAB, Puertos, Capitanías, Generalidad, legajo 5551, Creación de la Capitanía de Puerto del Callao.

[61] Jorge Ortiz Sotelo, "Agustín Mendoza y Arguedas, primer capitán de puerto del Callao", pp. 69-78. Sobre Camuñez véase Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú (en adelante MNAAH), ms. 823, solicitud de Camuñez al Rey, Callao 23/3/1821.

y práctica, trigonometría plana y esférica, cosmografía, cuestiones astronómicas y náutica. Con ese material inicial las clases comenzaron poco tiempo después, debiendo asistir a las mismas no sólo quienes deseaban aprender el pilotaje sino quienes ejerciéndolo debían perfeccionar sus conocimientos para poder obtener las certificaciones que la Capitanía de Puerto requería.

No contamos con un listado de los alumnos de la Academia, pero sabemos que hasta 1800 sumaban unos 40, y que para mayo de 1816 se habían asentado 223 de ellos en su libro matriz, si bien no todos completaban sus estudios y pasaban a ser parte del Cuerpo de Pilotos.[62]

Gráfico 1



Fuente: Calendarios y Almanaques Peruanos y Guías de Forasteros de los años mencionados.

Entre 1794 y 1821 la Academia contó con cuatro directores, que a la vez ejercían la función de ayudantes o representantes locales del comandante en jefe del Cuerpo de Pilotos. El primero fue el ya mencionado capitán de fragata Agustín de Mendoza y Arguedas, cuyas funciones como capitán de puerto del

[62] AGMAB, Pilotos, asuntos personales, Andrés Baleato, resumen fechado 25/5/1801. MNM, antigua signatura Pasaportes (Colección Guillén), tomo IV, Lima 1820, f. 35, Academia Real de Náutica de Lima, asiento del meritorio agregado al pilotaje Ignacio Mariátegui, firmado por Andrés Baleato.

Callao y su quebrantada salud le dificultaron ejercer la supervisión de la Academia, por lo que el 28 de marzo de 1798 fue sustituido por el primer piloto y teniente de fragata José de Moraleda. No obstante, la designación de Moraleda fue más nominal que real, pues durante los siguientes ocho años pasó muy poco tiempo en Lima y mucho más como comandante de la corbeta *Castor* cruzando frente a las costas del virreinato y realizando una prolongada expedición hidrográfica a Centroamérica.[63] En agosto de 1805 se nombró al teniente de fragata Juan Díaz Maqueda para que relevara a Moraleda, pero por diversos motivos sólo pudo llegar al Callao en mayo de 1809. Permaneció al frente de la Academia hasta 1816, cuando retornó a España,[64] siendo reemplazado por el teniente de fragata Juan Montero Espinoza, quien ejerció esas funciones hasta el final del periodo colonial.[65]

Al margen de los directores, el principal personaje de la Academia fue el ya mencionado piloto Baleato, quien fue su primer maestro desde su establecimiento hasta su cierre en julio de 1821. Su labor trascendió la enseñanza, siendo igual o quizá más importante su aporte a la cartografía y a la geografía peruana al haber reunido una gran cantidad de información en lo que pasó a denominarse el Depósito Hidrográfico de Lima. La mayor parte de ese material se dispersó en los tumultuosos años iniciales de la república, perdiéndose una parte sustantiva de los mismos, pero muchos de los mapas y documentos que remitió con regularidad a España lograron conservarse en el Depósito Hidrográfico de Madrid, a donde Baleato pasó a servir luego de retirarse del Perú, y hoy se encuentran en el Museo Naval de esa ciudad.[66]

Con el fin de aliviar la recargada labor de Baleato, en 1806 se nombró segundo maestro al segundo piloto particular Eduardo Carrasco Toro, quien ejerció dicha labor hasta 1816, cuando fue dado de baja por conspirar contra el régimen realista. Producida la independencia asumió la dirección de la

63 AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 480, Depósito de oficiales mayores y gente de mar, 1801; Listas de Cádiz, 8118/52, *Castor*.

64 José Ignacio González-Aller Hierro, "Officers and Supernumeraries on the Malaspina Expedition", III, pp. 340-341.

65 AGMAB, Pilotos, Listas de Pilotos, legajo 3396, libro donde están anotadas las planas mayor de pilotos de los tres departamentos, 1820; Expediciones a Indias, legajo 57, 29/5/1817, Vivero al secretario de Marina, n° 3, Lima 21/9/1816.

66 Jorge Ortiz Sotelo, "Andrés Baleato y su aporte a la cartografía peruana", pp. 603-614.

Escuela Central de Marina, llegando a ser contralmirante y cosmógrafo mayor de la República.[67] También sirvieron en la Academia el matemático Pedro Álvarez Borrego, quien entre 1800 y 1819 figura como maestro instrumentista o encargado de los instrumentos náuticos, y el comerciante genovés José Gambini, quien en 1806 fue transferido de la Secretaría de Cámara del virrey como traductor, figurando como tal al menos hasta 1815.[68] Asimismo, en junio de 1811 se admitió al servicio al tercer piloto Manuel García como ayudante en las labores cartográficas.[69] Al igual que Carrasco, García había estudiado en la Academia y sirvió después en la Armada peruana, ejerciendo también la docencia en la Escuela Central de Marina.

Desde su establecimiento, la Academia funcionó en dos ambientes del palacio virreinal, pero en 1806 se le asignaron otros dos en el vecino Cuartel de los Desamparados. 11 años más tarde pasó al local del antiguo hospital de marineros del Espíritu Santo, que había dejado de funcionar como tal desde 1791, donde continuó sus labores hasta julio de 1821.

Tal como se ha señalado, las regulaciones fijadas por el comandante general del Cuerpo de Pilotos demandaban que para que una nave pudiera zarpar debía contar con cierto número de pilotos examinados para ejercer su oficio de manera apropiada. En el caso del Mar del Sur dicho examen corrió por cuenta del cosmógrafo mayor hasta principios del siglo XVIII. Posteriormente, ya hacia 1774, quien tuvo a su cargo tal examen fue el teniente de fragata y piloto mayor Juan de Hervé; y a partir del establecimiento de la Academia Real de Náutica de Lima por su director, quien a su vez era ayudante, o representante, del comandante del Cuerpo de Pilotos. No obstante esto último, en la práctica quien tuvo a su cargo estos exámenes fue el maestro de la Academia, segundo piloto Andrés Baleato.

En 1803 Baleato señaló que cuando se hizo cargo de su función se pudo percatar de "que ninguno de los buques traía más de un piloto, y emprendiendo los exámenes halló pocos que merecieran tal nombre". Para tratar

67 Jorge Ortiz Sotelo, *El contralmirante Eduardo Carrasco, 1779-1865*.

68 Gabriel Moreno, *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año 1802*; y José Gregorio Paredes, *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año 1815*, y *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año 1819*.

69 AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 480, Lista de la oficialidad de Guerra y Mayores, 1809.

de aliviar este problema se otorgaron algunas licencias a extranjeros, entre ellos a los lisboetas Gregorio Piñero y Antonio Barrios (1794), y al francés Juan Bautista Basmeson (1796). A principios del siglo XIX el número de naves registradas en el Callao aumentó de manera notoria, y en 1803 se contaba con 29 fragatas, 17 bergantines y paquebotes y 2 goletas, a los que se sumaban los 5 buques del apostadero, totalizando 53 embarcaciones mayores. Para dotarlas sólo se contaba con 10 primeros pilotos del comercio, 4 habilitados, 8 segundos pilotos y 2 habilitados, 4 pilotos que aún no habían sido examinados por estar ausentes, y otros 11 sin distinción de clase. A ellos se sumaban 2 segundos pilotos y 1 pilotín de la Armada, totalizando 42 individuos. Para cubrir el deficit hubo que habilitar pilotines y algunos extranjeros más, entre ellos a un siciliano, un francés de Saint Maló y al menos un británico.[70]

Con base en su experiencia y conocimiento, los pilotos examinados eran clasificados en cinco categorías: primeros, segundos, terceros, pilotines y prácticos. No conocemos cuántos pilotos examinados hubo durante el siglo XVIII, pero las siempre útiles guías de forasteros de Lima brindan esa información para los últimos 20 años del periodo colonial, conforme puede verse en el cuadro siguiente. Cabe precisar que no se posee información para los años 1805, 1807 y 1809.

El Hospital Naval[71]

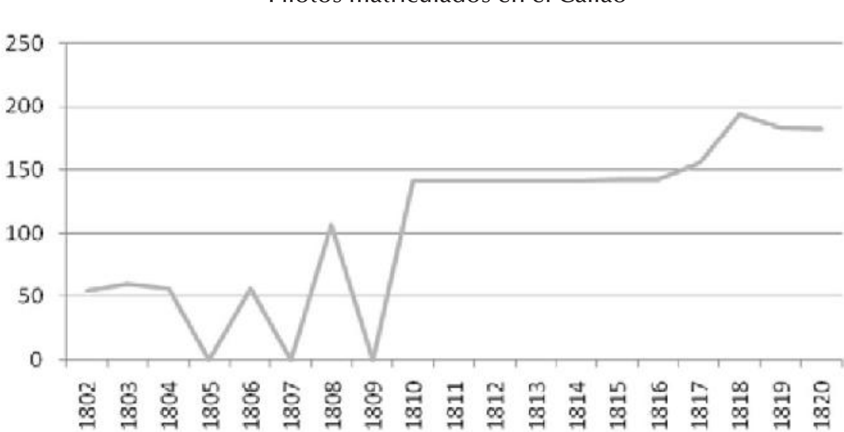
Tras la destrucción del Callao y el establecimiento del pueblo de Bellavista, el virrey José Antonio Manso de Velasco consideró conveniente dotarlo con un hospital para atender a los numerosos enfermos con que llegaban las naves al puerto, especialmente luego del largo tránsito desde España. En consecuencia, procuró que el viejo hospital de marineros de la calle del Espíritu Santo, cuyo local limeño había quedado dañado por el terremoto

[70] AGMAB, Pilotos, legajo 3376, Expediente solicitando que se envíen 20 pilotos de la metrópoli, mientras la Escuela Náutica forma a los pilotos para la Mar del Sur, Madrid 7/12/1803. Ver en particular el informe de Baleato del 6/5/1803, pero hay varias otras referencias a extranjeros que son examinados como pilotos.

[71] Jorge Ortiz Sotelo, "Atención hospitalaria para gente de mar en Lima y El Callao durante el virreinato", pp. 85-98.

de 1746, se trasladara a esa nueva población, pero por diversos motivos el tema seguía pendiente el 9 de abril de 1770, cuando la nave francesa *St Jean-Baptiste* arribó al Callao con la mayor parte de su dotación afectada por el escorbuto.

Gráfico 2
Pilotos matriculados en el Callao



Fuente: Calendarios y Almanaques Peruanos y Guías de Forasteros de los años mencionados.

El *St Jean-Baptiste* había zarpado casi un año atrás del puerto de Pondicherry, en la India, con 194 hombres a bordo, arribando a las costas peruanas luego de perder a 81 de ellos víctimas de escorbuto, y a 3 más, incluido el capitán Jean-François-Marie de Surville, ahogados en Chilca al intentar bajar a la playa.[72] Para evitar que la enfermedad se propalara a la población se dispuso que:[73]

> en la casa de Bellavista que era de los Regulares expatriados se prepare un Hospital cómodo a donde se conduzcan los enfermos que vaya remitiendo de a bordo

[72] John Dunmore (editor), *The Expedition of the St. Jean-Baptiste to the Pacific 1769-1770*.

[73] AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 4, libro 3, "Cuenta de los gastos emprendidos en el navío francés nombrado *San Juan Baptista* desde 9 de abril de 1770, que arribó a este puerto, hasta fin de septiembre de 1772 que cesó y corre a cargo de Dn. Antonio Joseph de Ybarra, factor, juez y oficial real de las Cajas de Lima y de turno en el Callao. Año de 1772".

dicho teniente coronel con expresión de nombres y oficios e intervención del médico y cirujano del presidio.

Los enfermos fueron desembarcados a partir del día siguiente del arribo de la nave francesa y para el 20 de abril ya habían sido trasladados 75 de ellos, 8 de los cuales habían fallecido. La *St Jean-Baptiste* habría de permanecer retenida en el Callao hasta 1773, lapso durante el cual morirían 15 tripulantes más. Los cuidados iniciales de estos enfermos estuvieron a cargo del médico Francisco Cuzider, pero a partir del 20 de abril asumió esa labor el médico de la nave, Pierre Dulucq.[74]

La administración de este improvisado hospital fue encomendada el 7 de julio de 1770 a los bethlemitas, que al año siguiente debieron mudarse a una casa alquilada a Diego de Heuler mientras se construía un hospital en la hacienda Bocanegra, que también había sido de los jesuitas, "donde se curasen los vecinos de aquel contorno sin excepción de hombres y mugeres, calidades y clases, como no menos los soldados que residen en el Presidio del Real Felipe, y la tropa y tripulación de los Navíos del Rey".[75] Fue en ese local donde se atendieron los enfermos de los navíos *Astuto*, *San Lorenzo*, *Septentrión* y *San José el Peruano*, así como los de varias fragatas de la Real Armada estacionadas en el Callao desde mediados de 1770.[76]

Los trabajos en la hacienda Bocanegra no habían avanzado en lo más mínimo hasta diciembre de 1774, cuando la visitó Cristóbal Francisco Rodríguez, director general de la Junta de Temporalidades. Con base en su recomendación se acordó separar a los padres bethlemitas de la obra propiamente dicha y entregarles la capilla del antiguo colegio jesuita, donde se había alojado a los enfermos del *St Jean-Baptiste*; por otra parte, el colegio mismo fue puesto a cargo de Antonio Girabaste, maestre de víveres del navío *San José el Peruano*, y contralor del hospital provisional de Bellavista.[77]

Las obras del hospital fueron concluidas en 1776, a un costo total de 66152 pesos y 4 reales, suma a la que había que agregar el valor de un terreno

74 Ídem.; Dunmore, *The Expedition of the St. Jean-Baptiste*…

75 Juan B. Lastres, *Historia de la Medicina Peruana*, pp. 201-202.

76 Instituto Riva-Agüero, colección Maldonado, AI26, Ybarra a Amat, Lima 4/9/177.

77 Ídem, AI27, Rodríguez a Amat, Lima 17/12/1774.

de propiedad de Manuel de Aguilar que hubo que comprar para levantar los servicios complementarios para atender a las cuatro salas donde se debían alojar los enfermos del ejército, la armada y también de la localidad.[78]

Los bethlemitas fueron finalmente separados del hospital en 1783, "a causa de la mala administración que de él hicieron",[79] y la supervisión del mismo pasó a estar a cargo del contador de uno de los buques de la Real Armada estacionados en el Callao. De esos mismos buques se proveía al hospital con médicos, capellanes, enfermeros, cabos de vela y los seis sirvientes que cada sala requería, "a quienes se abonará su ración y sueldo como a bordo, y servirá esta caritativa ocupación de mérito para sus ascensos".[80]

Eso fue lo que se hizo en 1790, al arribar al Callao las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, cuyos enfermos fueron remitidos al referido hospital para ser atendidos "en Sala separada, bajo la inspección de nuestros cirujanos, y a el cargo inmediato del sangrador de la *Atrevida*".[81] Debieron ser los gastos médicos en que se incurrieron a causa de esta expedición los que llevaron al virrey Francisco Gil de Taboada a determinar el cierre del hospital en septiembre de ese año, disponiendo que los enfermos que quedaban fuesen trasladados a los hospitales de San Andrés y Santa Ana, en Lima, y que se habilitaran 12 camas en la fortaleza del Callao para atender al personal de tropa o marinería "que se accidentasen repentinamente".[82] Fue por ello que cuando dicha expedición llegó al Callao por segunda vez, a fines de junio de 1793, sus enfermos fueron enviados a "un Hospital particular de los Barios que hay en Lima", entre ellos el de San Bartolomé, destinado a negros y mulatos libres.[83]

Poco después, en enero de 1795, se reabrió el Hospital de Marina en Bellavista, "habiéndose formado expediente por los jefes de la Real Armada

[78] Ídem, AI28, Lima, 30/3/1781. Lastres, *Historia de la Medicina Peruana*…, II, pp. 201-202.

[79] Schwab, *Reales cédulas, reales órdenes*…, p. 183, refiere una real orden del 29/5/1784.

[80] BNP, ms. C.398, Actas de la Junta del Apostadero, junta del 11/5/1796.

[81] Alejandro Malaspina, *Diario General del Viaje*. I, p. 170.

[82] Francisco Gil de Taboada, "Relación de gobierno del excmo. Señor virrey del Perú, Frey Don Francisco Gil de Taboada y Lemos, presentada a su sucesor el Excmo. Señor Barón de Vallenari. Año 1796" en *Memorias de los vireyes*..., VI (en adelante Gil de Taboada, *Memoria de gobierno*), pp. 40-41. Salvador Clavijo y Clavijo, *La trayectoria hospitalaria de la Armada Española*, pp. 260-62.

[83] MNM, ms. 751, f. 102. Pablo Antón Solé, "Los padrones de cumplimiento pascual de la Expedición Malaspina: 1790-1794", p. 237.

sobre la mala asistencia que experimentaban los enfermos de sus buques".[84] Sin embargo, la irregular presencia de estas naves motivó que los gastos del hospital se incrementasen al tener que pagar salarios que no habían sido contemplados. Un ejemplo de ello lo tenemos en mayo de 1796, cuando arribó al Callao la escuadra de Ignacio María de Álava, designándose al capellán de la fragata *Astrea* para que preste servicios en el hospital. A fines de noviembre, cuando ya esa escuadra había zarpado, y la *Astrea* estaba lista para hacer lo propio en demanda de España, la Junta del Apostadero se vio obligada a contratar un capellán provisional para atender las necesidades espirituales de los 41 enfermos que quedaban en el hospital.[85]

Las necesidades logísticas del hospital de Bellavista, y también de los buques, fueron provistas por asentistas, conociéndose los nombres de dos de ellos: Antonio Coronel y Luis Montes. El primero fue proveedor de víveres y abastecimientos entre 1791 y 1801, mientras que Montes cumplió similar función con las medicinas al menos desde 1794 hasta 1804.[86] Por su parte, al restablecerse el Ministerio de la Real Hacienda de Marina, uno de sus miembros pasó a ser contralor del hospital, ejerciendo dicha función entre 1796 y 1808 el contador de navío Francisco de Miangolarra, siendo reemplazado por el contador de fragata Antonio Allegue del Villar. En 1809 asumió esa labor el oficial segundo Francisco Ortega, quien permaneció en ese cargo hasta el final del periodo colonial.[87]

Como ya se señaló, el personal médico varió en función a los buques presentes en la bahía, encontrando que en 1796 y 1797 sirvió dicho cargo el primer cirujano de marina Bartolomé Coronilla, siendo reemplazado hasta fines de diciembre de 1799 por Ignacio Udias, mientras que José María Velis sirvió brevemente en el hospital en abril y mayo de 1798 "por el excesivo número de enfermos".[88] En 1799 Ugarte logró que se designara un

[84] Gil de Taboada, *Memoria de gobierno…*, p. 40.

[85] BNP, ms. C.398, Actas de la Junta del Apostadero, juntas del 11/5 y 25/11/1796.

[86] Ídem, juntas del 5/8/1796, noviembre de 1796, 16/8 y 27/8/1799

[87] Ídem, junta del 6/1/1796. AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 480, Lista de los oficiales del Ministerio de Marina empleados en el Apostadero del Callao, 1799-1803. *Almanaque Peruano y Guía de Forastero…* 1809, 1811 y 1821.

[88] AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 480, Depósito de Oficiales mayores y Gente de Mar del Apostadero del Callao, 1797.

médico cirujano, de aquellos recién egresados del Real Colegio de Cirujía de la Armada, "que disfrutando los goces de embarcado, se encargue de todo lo relativo a su facultad en aquella marina de S. M. y mercante, celando la asistencia facultativa del Hospital de Vuena Vista".[89] El designado fue el doctor Pedro Belomo, quien alcanzó cierta fama al introducir en el Perú la vacuna jenneriana contra la viruela en 1805.[90] Belomo asumió el cargo de director del Cuerpo de Profesores de la Armada y del Apostadero del Callao el 1º de mayo de 1804,[91] falleciendo en el Hospital de Bellavista el 22 de abril de 1809.[92] A partir del 14 de noviembre de 1802 encontramos como cirujano del hospital a Rafael Gutiérrez Corona, quien había servido en el bergantín *Limeño*, siendo reemplazado en 1818 por Mariano Rivera.[93]

El número de atendidos en el hospital varió en función a la presencia de naves en el puerto, contándose con información para el periodo 1801-1816, conforme se indica en el gráfico 3.

La Real Compañía de Filipinas

Una de las funciones del apostadero del Callao fue la de apoyar a la Real Compañía de Filipinas. Establecida en 1785 con el propósito de fortalecer la economía de esa lejana colonia, la compañía tenía el monopolio comercial entre Manila, punto concentrador del comercio con Asia, y los puertos peninsulares y sudamericanos. Como parte de ese esquema se establecieron casas comerciales o factorías en diversos puntos, entre ellos el Callao, donde la Compañía podía vender bienes europeos y exportar los que se requiriesen en el mercado filipino para abastecer la demanda local y asiática. La casa

[89] MNM, ms. 1172, cirujanos y médicos, 2/7 y 25/9/1801.

[90] Lastres, *Historia de la Medicina Peruana*, III, cap. III. Rubén Vargas Ugarte, *Historia General del Perú* V, pp. 165-169. Clavijo, *La trayectoria hospitalaria...*, p. 262.

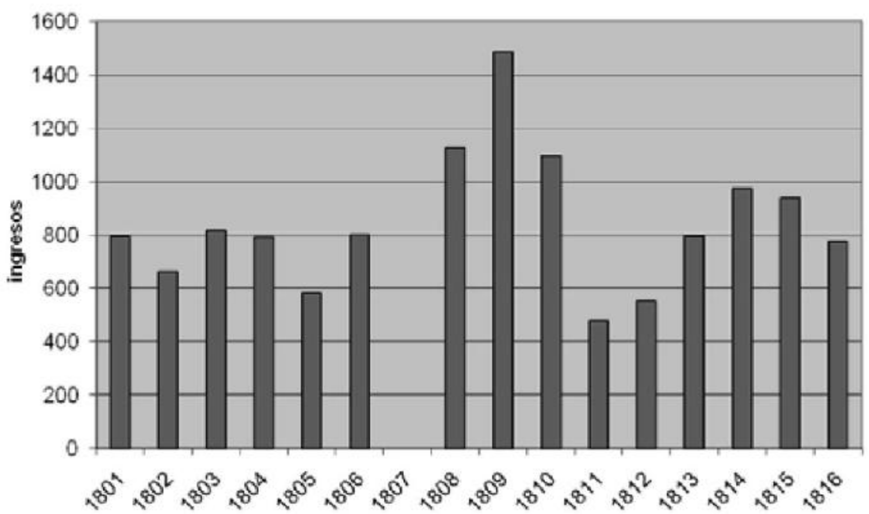
[91] AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 480, Depósito de los oficiales mayores y demás individuos de mar del Apostadero del Callao 1802.

[92] Ídem, Apostaderos en América, legajo 480, Lista de la oficialidad de guerra y mayores que tienen destino en este Apostadero, 1807.

[93] *Almanaque Peruano y Guías de Forasteros*…. AGMAB, Lista de los oficiales del Ministerio de Marina empleados en el Apostadero del Callao, 1803-1807; Depósito de los oficiales mayores y demás individuos de mar del Apostadero del Callao 1802.

comercial limeña quedó a cargo de seis factores, organizados por pares, un peninsular y un criollo, pero en la práctica quien estuvo al frente de la misma durante sus años iniciales fue Isidro de Abarca, conde de San Isidro (1786-1802), siendo sucedido primero por Josef González Gutiérrez, conde de Fuente González (1802-1805), y luego por el hijo de este último, conde de Villar de Fuentes. A partir de 1806 asumieron la administración de la casa limeña Juan Bautista Oyarzábal y Pedro de Abadía.[94]

Gráfico 3
Hospital de Marina de Bellavista
Ingresos



Fuente: Calendarios, Almanaques Peruanos y Guías de Forasteros de los años mencionados.

Para llevar adelante sus actividades la Compañía utilizó tanto buques propios como de la Real Armada, empleando en algunos casos a oficiales navales para comandar sus naves. De los 42 arribos de naves de la compañía al Callao que Ramiro Flores identifica entre 1786 y 1819,[95] dos correspondieron a fraga-

94 Ramiro Alberto Flores Guzmán, "Un proyecto comercial borbónico a fines del siglo XVIII, la Real Compañía de Filipinas en el Perú (1785-1820)", pp. 64-71 y 77-84.
95 Ídem, p. 212.

tas de la Armada, y nueve a naves al mando de oficiales de marina, conforme se indica en el listado de buques del anexo 2.[96]

Por tales razones, los comandantes de marina tanto del Callao como de Manila tuvieron alguna injerencia en las actividades de la compañía. Tal fue el caso de la fragata *Los Placeres*, cuyo capitán se negó a zarpar del Callao en 1789 por considerar que había avanzado demasiado la estación y querer evitar la temporada de monzones. Ante esto, y a pedido del conde de San Isidro, fueron nombrados oficiales de marina para que se hicieran cargo de la nave. Algo similar sucedió en mayo de 1802 con la fragata *Santo Domingo de la Calzada*, alias *Nuestra Señora de la Paz*, que había arribado a fines de abril procedente de San Sebastián para dirigirse a Manila. Su capitán, Vicente María de Fernández, consideró conveniente esperar hasta octubre para continuar su viaje. Sometido el caso a consulta de Ugarte, éste opinó que si bien la fragata necesitaba algunas reparaciones en la arboladura, debía proseguir viaje.[97]

Pese a ello, el capitán Fernández solicitó ser relevado de su cargo porque el 19 de junio, "jugando a la pelota, de resultas de una violenta contorsión sintió un crujido en la cadera y lomos, y conoció por el dolor que se había lastimado".[98] El teniente de fragata Miguel de Iriarte testificó sobre este hecho indicando que estuvo presente[99]

> en el juego de pelota sito en la calle de Jesús María viendo uno de los muchos partidos con que diariamente se entretienen los concurrentes, fue uno de los jugadores Vicente María de Fernández, quien en las varias acciones que refiere aquel ejercicio se precipitó con una caída, de que reparado vino hacia mi quejándose, y me aseguró se había lastimado.

[96] Las fragatas de la Armada fueron la *Atocha* y la *Santa Rufina*, arribadas en 1787 y 1788, respectivamente. Sobre la primera véase Dario Manfredi, *Il viaggio attorno al mondo di Malaspina con la fregata di S.M.C. "Astrea", 1786-1788*; y sobre la segunda AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 7, Sorondo a Valdés, Lima 16/1/1788. La *Águila Imperial* y la *Santa Gertrudis*, mencionadas por Flores en 1790 y 1804, no fueron naves de la Armada ["Un proyecto comercial borbónico…", pp. 89-90 y 99].

[97] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 32, Ugarte a Caballero n° 236, Lima 24/6/1802. Lourdes Díaz-Trechuelo, "La Real Compañía de Filipinas en Guipúzcoa", p. 377.

[98] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 32, Ugarte a Caballero n° 236, Lima 24/6/1802, anexo informe de los cirujanos de marina Corona y Baeza, Lima 6/7/1802.

[99] Ídem, legajo 32, Ugarte a Caballero n° 236, Lima 24/6/1802, anexo informe de Iriarte, Lima 6/7/1802.

Más allá de la curiosidad que nos despierta este juego de pelota, lo cierto es que el conde de Fuente González solicitó a Ugarte designar dos oficiales para reemplazar tanto al mencionado capitán como al primer piloto Martín de Larrañaga, siendo nombrados para ello el alférez de navío Juan Latre y el segundo piloto Francisco Zunico. Asimismo, se le proporcionó algunos tripulantes pues durante la larga estada del *Santo Domingo* en el puerto había sufrido varias deserciones. Latre se hizo cargo del mando de esa nave el 11 de julio y seis días después zarpó hacia Manila conduciendo 1 004 400 pesos de la Compañía, 17 cajas de libros, máquinas y 25 sacos de cacao.[100] La travesía fue larga y peligrosa por la temporada, pero a fines de diciembre, tras 161 días, la *Santo Domingo* arribó a Cavite.[101]

En Manila se había establecido un apostadero naval al mando del general Ignacio María de Álava, quien a pedido de los factores de la compañía eventualmente designó oficiales para dirigir sus naves. Tal fue el caso del *San Francisco Javier*, alias el *Filipino*, que al mando del teniente de fragata Juan Antonio de Ibargoitia Zamacona arribó al Callao en febrero de 1800.[102] Algo similar sucedió con el *San Rafael*, que fondeó en este puerto en octubre de 1801 al mando del teniente de fragata Domingo Navarro;[103] y nuevamente en mayo de 1803 a órdenes del teniente de navío Miguel de Sierra Donestebe, con dos oficiales más como parte de su dotación.[104]

No faltaron los buques de la compañía que salieron de Cádiz al mando de oficiales navales, siendo ese el caso de la *San Fernando*, que tras dirigirse a Manila por la vía de Buena Esperanza arribó al Callao a fines de 1807 al mando de un alférez de fragata.[105]

100 Ídem, legajo 32, Ugarte a Caballero n° 247, Lima 9/8/1802. Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico…*, II, pp. 443-444.

101 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, Ugarte a Grandallana n° 327, Lima 18/5/1803. MNM, ms. 577, doc. 2. Díaz-Trechuelo, "La Real Compañía de Filipinas…", p. 377.

102 MNM, ms. 145; ms. 582, doc. 1 bis.

103 MNM, ms. 577, doc. 11.

104 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, Ugarte a Grandallana n° 326, Lima 18/5/1803. MNM, ms. 272, doc. 5, ff. 11-16; ms. 577, doc. 12.

105 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 43, carpeta 14/11/1808, Vivero a Gil de Taboada nº 49, Lima 26/1/1808.

Capítulo 2

Los años iniciales (1746-1768)

En 1740 se inició la llamada Guerra de Sucesión Austriaca, en la que España peleó al lado de Francia, Prusia, Polonia, Cerdeña y Sajonia, contra Inglaterra, Austria y Hungría. Si bien el virreinato peruano no fue directamente afectado por este conflicto, en 1745 se tuvo noticia de que cuatro navíos al mando del comodoro Curtis Barnet habían zarpado de las islas británicas y que posiblemente se dirigieran a hostilizar las costas del Pacífico, como cuatro años antes lo había hecho el comodoro George Anson. Ante esto, el virrey Manso de Velasco alistó a la fragata de la Real Armada *Esperanza* y a la de igual clase de la Armada de la Mar del Sur *San Fermín*, y armó el navío de registro *Héctor*, destinando esas naves y otras menores a vigilar las costas entre Panamá y Chile.[1]

Si bien esta amenaza se disipó al conocerse que la escuadra de Barnet había tomado la ruta del cabo de Buena Esperanza para dirigirse a la India, el virrey consideró conveniente realizar profundos cambios en el sistema de defensa marítimo en el Pacífico. De acuerdo a la propuesta que en tal sentido envió a fines de julio de 1746 al marqués de la Ensenada, debían suprimirse tanto el ministerio y la maestranza de marina, así como la Armada de la Mar del Sur, que al mando del jefe de escuadra Francisco José de Ovando y Solís, marqués de Ovando,[2] contaba tan sólo con la fragata *San Fermín*. También proponía el retorno de la fragata real *Esperanza*.[3]

[1] José Antonio Manso de Velasco, "Relación que escribe el conde de Superunda, virrey del Perú, de los principales sucesos de su gobierno, de Real orden de S.M. comunicada por el Excmo. Sr. marqués de la Ensenada, su secretario del Despacho Universal, con fecha 23 de Agosto de 1751, y comprende los años desde 9 de Julio de 1745 hasta fin del mismo mes en el 1756", en adelante Velasco, *Memoria de gobierno,* pp. 263-264. Amat, *Memoria de gobierno*…, p. 768.

[2] Ovando había sustituido a Pizarro en el mando de las naves estacionadas en el Pacífico, y desde junio de 1745 hasta marzo siguiente ejerció interinamente el gobierno de Chile.

[3] AGS-Marina, legajo 400-1, docs. 186 y 187, Velasco a Ensenada, Lima 31/7/1746.

Esta organización naval era fruto de siglo y medio de funcionamiento, y en torno a ella se habían generado numerosos intereses locales, los que habían permitido impedir con éxito su desaparición e incorporación a la Real Armada. Velasco proponía que la defensa marítima del Pacífico Sur fuera asumida por dos navíos que se relevaran cada dos años, trayendo carga de España para ser vendida en el Callao y aliviar de esa manera el costo de su mantenimiento. Su propuesta fue apoyada por el teniente general José Alfonso Pizarro, pero también suscitó algunas objeciones, entre ellas la de suprimir el ministerio de marina del Callao, pues sus principales funcionarios ejercían sus cargos por juro de heredad.[4]

El tema pudo haber seguido debatiéndose varios años más en las altas esferas de la administración española, pero el maremoto que barrió el Callao el 28 de octubre de 1746 puso fin a buena parte de las dudas, pues la fragata *San Fermín* se perdió, la maestranza quedó destruida y varios de los oficiales del ministerio fallecieron. Con grandes esfuerzos se logró rescatar de las ruinas del puerto 512 cañones –118 de ellos de bronce–, 18 anclas y la mayor parte de la fusilería de la sala de armas del Callao –rota e inservible–,[5] pero sólo se podía disponer de la fragata *Esperanza* para atender a la defensa marítima del virreinato. Esta nave había llegado al Perú en 1742 al mando del capitán de navío Pedro de Mendinueta, como parte de la escuadra del teniente general José Pizarro,[6] y se había salvado del maremoto por haber estado carenándose en Guayaquil.[7]

Ante la total destrucción de la población y de las defensas del puerto, Manso de Velasco dispuso que una nueva población se levantara en Bellavista y que una junta evaluara las medidas para construir defensas apropiadas para la bahía. Ovando preparó un proyecto para esto último, pero el mismo fue desechado por la junta en su reunión del 20 de diciembre de 1746 por no cubrir totalmente la bahía y, en consecuencia, no estar en condiciones de detener un hipotético desembarco enemigo. Poco después, Ovando fue nombrado capitán general de Filipinas y dejó el Callao en la primera mitad de

[4] Ídem, legajo 400-1, doc. 186, Velasco a Ensenada, Lima 31/7/1746.
[5] Velasco, *Memoria de gobierno…*, p. 269.
[6] Lohmann, *Siglos XVII y XVIII…*, p. 174.
[7] Velasco, *Memoria de gobierno…*, p. 267.

1747,[8] mientras que la obra defensiva del puerto se inició sobre la base de la propuesta del cosmógrafo Luis Godin.

A principios de ese mismo año se supo en Lima que otra escuadra británica había zarpado de Portsmouth y que era probable que se dirigiera a América. Poco podía hacer el virrey Velasco con los medios navales con los que contaba, por lo que insistió con Madrid para que se enviaran buques al Pacífico. En respuesta a ello, en agosto de 1747 se dispuso que zarparan del Ferrol los navíos *Castilla* y *Europa*, de 60 cañones cada uno, a órdenes del capitán de navío Francisco de Orozco, con el grado de jefe de escuadra desde el momento en que ingresaran a la Mar del Sur. Incorporando a la *Esperanza* a su división, Orozco debía ponerse a órdenes del virrey para "asegurar aquellas costas de invasiones enemigas y limpiar los mares de cosarios, piratas y contrabandistas".[9] La administración de los fondos para la escuadra estaría a cargo del comisario ordenador de marina Manuel Diego Escobedo, debiendo actuar en estrecha coordinación con Orozco para el mejor cumplimiento de la tarea encomendada.

Tomando como base el derrotero formado por Jorge Juan y Antonio de Ulloa, llegados poco antes a España luego de más de una década en América, a fines de agosto Orozco emitió detalladas instrucciones para la navegación, así como señales de reconocimiento y de combate.[10] Finalmente, a mediados de septiembre ambos navíos zarparon del Ferrol cargados con tabaco, hierro, artículos de ferretería y otros pertrechos, además de 2 500 fusiles con sus bayonetas y 600 pares de pistolas para la sala de armas de Lima.[11]

La primera parte del viaje concluyó en Maldonado, a donde los navíos arribaron a fines de noviembre. A bordo del *Castilla*, en el que Orozco izaba su insignia, habían fallecido 10 de sus 451 tripulantes; mientras que en el *Europa*, al mando del capitán de fragata Ventura Ortuño de Aguirre, sólo ha-

8 "Don Francisco José de Ovando y Solís: marino, inventor, gobernador de Chile y Filipinas", *Revista General de Marina* t. 232 (enero-junio 1997), pp. 211-213.

9 AGS-Marina, legajo 400-1, doc. 185, Ensenada a Orozco, instrucciones, Aranjuez, 16/8/1747.

10 Ídem, legajo 400-1, doc. 279, Orozco a Ensenada, Ferrol 29/8/1747, remite instrucciones de navegación, derrotero y señales (ver docs. 280-284).

11 Ídem, legajo 400-2, doc. 311, Velasco a Ensenada, Lima 6/5/1748. Velasco, *Memoria de gobierno…*, p. 270.

bían muerto tres de sus 447 hombres.[12] La estada en ese puerto se prolongó más de lo debido por no haber llegado los avisos que se habían despachado de España para que se acopiaran víveres, zarpando a finales de año con destino a Concepción, siguiente punto de recalada.[13] Bajando hasta los 59º 54′ Sur, y enfrentando "terribles balances", los navíos lograron doblar el cabo de Hornos y arribar a su destino a principios de marzo de 1748 con 26 enfermos de escorbuto a bordo de la capitana y 84 en su consorte.[14] Tal como había sucedido en Maldonado, los avisos enviados a Concepción tampoco habían arribado a tiempo, por lo que hubo que esperar casi un mes para reabastecer a las naves y para que los enfermos pudieran recuperarse en el hospital de San Juan de Dios.[15]

Finalmente, el 22 de abril el *Castilla* y el *Europa* fondearon en el Callao, iniciando poco después la descarga de los efectos que venían consignados a la Real Hacienda, así como la pólvora, que quedó depositada en las fortificaciones en tierra.[16] Pocos días después, el 1º de mayo, el virrey Velasco visitó los navíos y la fragata *Esperanza*, llegada días antes de Guayaquil, "así para reconocerlos y celebrar que sin novedad particular hubiesen hecho su navegación, como para manifestar a los oficiales y guarnición el gusto de verlos en tan buena disposición".[17]

A resultas de aquella visita, que incluyó cena a bordo del *Castilla*, el virrey dispuso que los navíos se preparasen para invernar en puerto y que se despachara la *Esperanza* a Guayaquil para traer maderas. El comandante de esta última, capitán de fragata Agustín de Aldumín, había fallecido durante la navegación de Guayaquil al Callao, por lo que el virrey Velasco

12 AGS-Marina, legajo 400-1, doc. 296, estado en que salen los navíos; doc. 303, Escobedo a Ensenada, Maldonado 17/12/1747; doc. 304, Orozco a Ensenada, *Castilla*, Maldonado 17/12/1747.

13 Ídem, legajo 400-1, doc. 302, Escobedo a Ensenada, Maldonado 17/12/1747.

14 Ídem, legajo 400-1, doc. 325, Escobedo a Ensenada, Talcahuano 10/3/1748; legajo 400-2, doc. 310, Orozco, diario de navegación.

15 Ídem, legajo 400-1, doc. 325, Escobedo a Ensenada, Talcahuano 10/3/1748; doc. 325 bis. Orozco a Ensenada, Concepción 10/3/1748. Archivo Nacional de Chile (en adelante ANCh), Capitanía General, vol. 362, doc. 41, ff. 453-456, Gómez de Vidaurre al capitán general, Concepción 9/7/1748, informa que gastó 14,444 pesos del situado en los víveres para estos navíos.

16 AGS-Marina, legajo 400-1, doc. 314, Orozco a Ensenada, Lima 31/7/1748. MNM, ms. 315, doc. 8; y ms. 2507, doc 35.

17 AGS-Marina, legajo 400-2, doc. 311, Velasco a Ensenada, Lima 6/5/1748.

le había dado el mando al de igual grado Juan Bautista Bonet Arniaud.[18] Si bien la *Esperanza* había sido recorrida en Guayaquil, le faltaba parte del aparejo, siendo necesario recorrerle los costados, darle 2 masteleros, cables, estayes mayores, jarcia y hasta pipería. Dotada con 143 plazas, y habiéndosele pagado a la dotación 12 de los 16 meses que se le debía, la fragata zarpó a fines de junio. A bordo iba también el constructor Diego Claudio de Herrera, con órdenes de reconocer los montes, cortar la madera para navíos y averiguar los costos de la construcción naval en ese puerto. La madera que no utilizara la división sería vendida para aliviar los gastos de su estada en el Callao. Para contar con más espacio para carga hubo que desembarcar las cureñas y poner la artillería en bodega para que sirviera como lastre.[19]

Por su parte, mientras que en el *Castilla* y en el *Europa* se bajaba la artillería a bodegas para evitar mayor quebranto durante la invernada,[20] la insalubre condición en que había quedado el Callao luego del maremoto llevó a que en menos de un mes más de 200 de sus tripulantes tuvieran que ser evacuados a hospitales en Lima, elevando así el siempre presente peligro de deserciones.[21]

Sin conocer que en octubre de 1748 se había firmado la Paz de Aquisgrán, poniendo fin a la Guerra de Sucesión Austriaca, en diciembre de ese año el virrey Velasco dispuso que Orozco zarpara con los navíos y la fragata, que había retornado de su comisión en Guayaquil, para llevar el situado a Valdivia y reconocer Juan Fernández, tocando tanto en Valparaíso como en Concepción.[22] El zarpe se produjo a fines de mes y luego de cumplir su comisión en Juan Fernández y Valdivia, la división arribó a Valparaíso a

[18] Ídem, legajo 400-1, doc. 332, Velasco a Ensenada, Lima 16/7/1748. Nacido en Malta en 1707, Bonet habría de permanecer al mando de la Real Armada en el Pacífico por casi veinte años, siendo ascendido a capitán de navío en 1755, a jefe de escuadra en 1772 y a teniente general siete años más tarde [José María Martínez Hidalgo, *Enciclopedia General del Mar*, entrada Juan Bautista Bonet. AGN, Comisaría de Guerra y Marina. Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, nº 134. AGMAB, expediente personal del teniente general Juan Bautista Bonet, legajo 620/159.]

[19] AGS-Marina, legajo 400-1, doc. 335, Orozco a Ensenada, Lima 8/8/1748.

[20] Ídem, legajo 400-1, doc. 314, Orozco a Ensenada, Lima 31/7/1748.

[21] Ídem, legajo 400-1, doc. 333, Orozco a Ensenada, Lima 31/7/1748.

[22] Ídem, legajo 401-1, doc. 488, Velasco a Orozco, Lima 14/12/1748.

principios de febrero de 1749, con la única novedad de haber rendido el mastelero y una verga mayor en el *Castilla* y perdido 7 de los 946 hombres con que había salido del Callao.[23]

Tras proveer a la *Esperanza* con jarcia local, elaborada en el obraje del marqués de la Pica y mejorada por instrucciones del teniente de navío Juan de las Llanas, las tres naves zarparon de regreso al Callao, a donde arribaron en mayo. Para entonces ya habían llegado instrucciones de Madrid para que retornaran los navíos, por lo que la *Esperanza* volvió a dirigirse a Guayaquil para traer tanto la madera que había sido cortada por Herrera como maquinaria para la Casa de Moneda de Lima.[24] Cumplida esta comisión, los navíos abrieron registro y a mediados de noviembre de 1749 zarparon hacia Concepción, punto de recalada en su tornaviaje, llevando carga de oro, plata, cacao y frutos, y algo más de 300 hombres cada uno.[25]

Luego de reconocer nuevamente Juan Fernández, el *Castilla* y el *Europa* arribaron a Concepción a fines de diciembre, donde se reaprovisionaron con los 6 meses de víveres que demandaba el viaje directo a Cádiz. Durante su permanencia en ese puerto Orozco se entrevistó con el gobernador de Chile, Domingo Ortiz de Rozas, quien le proporcionó alguna información sobre la zona de Chiloé.[26] Ambos navíos prosiguieron a España llevando estaño de particulares, que fue considerado de mejor calidad que el inglés para fundir artillería. A raíz de ello, el virrey Amat remitiría entre, 1761 y 1775, 11 238 quintales y 6.5 libras de estaño.[27]

A finales de enero de 1750 los navíos reiniciaron su travesía, arribando a Cádiz a principios de junio. La comisión había tomado casi 30 meses, lapso durante el cual habían perdido 264 hombres, entre muertos y desertores, y había generado un gasto a la Real Hacienda del virreinato ascendente a 658 861 pesos para cubrir los haberes de las tripulaciones, provisiones,

[23] Ídem, legajo 401-1, doc. 489, Orozco a Ensenada, Valparaíso 25/2/1750; doc. 490, Valparaíso 7/2/1749, estado de los buques al arribo; y doc. 484, Orozco a Ensenada, Valparaíso 20/1/1749.

[24] Ídem, legajo 401-1, doc. 486, Escobedo a Ensenada, Valparaíso 23/2/1749.

[25] Ídem, legajo 401-2, docs. 676 y 678, revista y pago en Concepción, 17/1/1750; doc. 674, Aguirre a Ensenada, Cádiz 9/6/1750.

[26] Ídem, legajo 401-2, doc. 680, diario del jefe de escuadra Francisco de Orozco. Vásquez de Acuña, *Historia Naval del Reino…*, pp. 876-877.

[27] Amat, *Memoria de gobierno…*, pp. 269-270.

pertrechos y otros elementos.[28] Por otro lado, por orden del virrey Velasco habían dejado en el Callao 18 cañones de 18 libras, así como pólvora y munición para la defensa del puerto.[29]

Bonet: de la *Esperanza* al *Peruano*[30]

Al partir Orozco y los dos navíos, en el Pacífico volvía a quedar solamente la fragata *Esperanza*, la misma que volvió a hacerse a la mar a mediados de enero de 1750 para apoyar el esfuerzo de poblamiento de la isla Más a Tierra y reconocer luego el archipiélago de las Chonos.[31] Ambas acciones obedecían al creciente temor de que los británicos se asentaran en esa zona, tal como el comodoro Anson y algunos otros antes que él habían sugerido. Punto principal en ese esquema era el control del archipiélago Juan Fernández, por lo que en marzo de ese año zarpó de Concepción la fragata *Las Caldas* llevando 62 soldados, 171 colonos y 22 presidiarios para asentarse en la isla Más a Tierra.[32]

No está claro el itinerario seguido por la *Esperanza*, pero sabemos que dejó en esa isla el armamento y la pólvora que se necesitaba para la nueva guarnición, así como 16 cañones para el fuerte que se construiría. Luego de recalar en Concepción arribó a Puerto Inglés (Guapilacuy) con la verga mayor rendida y otras averías en la arboladura. En ese lugar supo que en Cucao se habían avistado los días 9 y 14 de marzo tres velas que suponían británicas, por lo que zarpó en su búsqueda, llegando nuevamente a Juan Fernández. Se

[28] Manso de Velasco, *Memoria de gobierno…*, pp. 270-271. AGS-Marina, legajo 401-2, doc. 683, Escobedo a Ensenada, Cádiz 10/6/1750.

[29] Ídem, legajo 401-2, doc. 681, Aranjuez 13/6/1750.

[30] Parte de la documentación que sobre el final de la *Esperanza* y la construcción del *San Joseph el Peruano* se conserva en el AGN, fue publicada por Julio J. Elías en *La Marina 1780-1822*, I, pp. 5-125, *CDIP*, VII.

[31] AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 3, libro 1.

[32] Woodbine Parish, "Extracts from a Spanish MS. giving an account of certain expeditions undertaken by order of the King of Spain, between the years 1749 and 1776, and of the establishment of a colony on the island of Juan Fernandez", vol. 4, pp. 182-185. Manso de Velasco, *Memoria de gobierno…*, pp. 278-279. Diego Barros Arana, *Historia jeneral de Chile*, VI, pp. 172-173.

trataba, al parecer, de las naves de registro *Soberbio*, *Pilar* y *San Juan Bautista*, que se dirigían al Callao desde España.[33]

La *Esperanza* continuó su viaje a las Chonos en busca de la isla Inche, mencionada por Anson como el lugar aparente para un establecimiento británico, a la que identificó como la isla Tenquenhuen, pero sufrió mucho durante esa travesía, embarcando creciente cantidad de agua a través de las junturas de su casco.[34] Ello llevó a que a su arribo al Callao, el 6 de diciembre de 1750, la fragata fuera sometida a varias reparaciones, pero muy pronto Bonet se percató de que requería de obras mayores. Planteado el tema al virrey Velasco, decidió despacharla a Guayaquil, hacia donde zarpó el 15 de mayo de 1751.[35] En el Callao quedó parte de la tripulación, siendo licenciados varios de ellos y otros empleados en los trabajos de construcción del Real Felipe.[36]

La misión de Bonet incluía la construcción de una embarcación para que estableciera un tráfico regular entre Chile y Juan Fernández, pues si bien el virrey había dispuesto que las naves del comercio recalaran con frecuencia en esa flamante colonia, era probable que muy pocas lo hicieran. Al llegar a Guayaquil, Bonet informó al virrey que se iba a rematar el paquebote *Nuestra Señora de la Concepción*, alias *El Triunfo*, una nave recién construida con capacidad de cargar 5 000 quintales. Autorizado para adquirirla, pagó por él 20 349 pesos y la despachó al Callao, pero a su arribo, producido a mediados de mayo de 1752, se le consideró inapropiada para las nuevas tareas que debía cumplir, que incluían apoyar la reconstrucción de Concepción y de la colonia en Juan Fernández, destruidas por un violento terremoto en mayo de 1751. Por ello se optó por venderlo y comprar la fragata *Jesús Nazareno*, que en septiembre zarpó con el situado para Valdivia y con instrucciones de pasar luego a Juan Fernández. Habría de permanecer en esa zona hasta principios de 1755, cuando retornó al Callao para ser devuelta a su dueño.[37]

33 Manso de Velasco, *Memoria de gobierno…*, pp. 277-279. Vásquez de Acuña, *Historia Naval del Reino de Chile…*, pp. 876 y 882.

34 Manso de Velasco, *Memoria de gobierno…*, p. 285. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 3, cuaderno 7.

35 AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 3, libro 2.

36 Ídem, Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, aprestos de sueldos del 22/1/1755.

37 AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, nº 134; y Navíos, caja 3, libro 3. AGMAB, Cuerpo de Pilotos, legajo 3389/23. Manso de Velasco, *Memoria de gobierno…*, pp. 280-281.

Mientras tanto, los maestros del astillero de Guayaquil habían encontrado que la mayor parte de los fondos de la *Esperanza* estaban podridos, por lo que recomendaron no carenarla sino llevar a cabo una nueva fábrica. Informado el virrey Velasco, convocó a la Junta de Real Hacienda, acordando construir otra nave con las mismas medidas. En un examen posterior se determinó que era posible construir una nave de mayor calado, capaz de recibir 10 cañones más, propuesta que fue aprobada por la referida junta. Para economizar en la nueva fábrica se adquirieron 500 quintales de hierro en Panamá, a un menor precio que en Lima, pero debido a los retrasos en la provisión de madera la construcción sólo pudo ser terminada a mediados de 1756. Su arribo al Callao se produjo el 21 de enero del siguiente año, siendo referido como el *Gran Joseph* o *San José*, alias el *Peruano*, nombre este último que utilizaremos en adelante. La *Gaceta de Lima* describió de la siguiente manera a este flamante navío:[38]

> es una de las más singulares piezas que hasta aquí se han fabricado de la clase de su bordo, componese de 30 cañones en cada una de sus dos baterías, que con los de las portas del timón y las miras de proa, hacen 64, correspondiendo a sus gálibos y buena vela la docilidad de buen gobierno, escora y excesiva fortaleza para el combate.

El día 3 de febrero el flamante navío fue inspeccionado por el virrey Velasco. Al mando del mismo se encontraba el recién ascendió capitán de navío Juan Bautista Bonet, siendo sus oficiales el teniente de navío Juan Antonio de Céliz, el alférez de navío, Andrés de Jonegra y el alférez de fragata, Juan García Romero. Además, el teniente de fragata Luis de Hercelles estaba al mando de la guarnición, compuesta por la Compañía de Infantería de Marina del Callao, que con la que se encontraba de guardia en el Palacio del Virrey, eran las únicas de las cinco del presidio del Callao que se habían salvado de ser destruidas por el maremoto de 1746, contando con una larga historia pues había sido establecida a principios del siglo XVII. Después de dicho maremoto se formaron otras compañías destinadas exclusivamente a la defensa del puerto, por lo que la guarnición del *Peruano* pasó a ser conocida como la Compañía de Marina,

[38] *Gaceta de Lima* n° 1 (1/1 a 28/2/1757), p. 59.

al menos desde 1750. A su arribo de Guayaquil, dicha unidad contaba con 2 sargentos, 3 cabos, 1 tambor y 42 soldados.[39]

La dotación del *Peruano* quedó sujeta al nuevo *Reglamento para las dotaciones de los navíos de la Real Armada que internaren; y sirvieren en la Mar del Sur*,[40] que habiendo sido propuesto por Velasco en cumplimiento a una real orden del 22 de mayo de 1748, y que entró en vigencia el 1º de junio de 1753. El reglamento fijaba el número de cargos y los sueldos tanto para el comandante de la Mar del Sur como para los oficiales, guarniciones y tripulaciones. Los sueldos eran mayores de los que percibían en España, computándose a partir del momento en que doblaban el cabo de Hornos.[41] Este hecho, que respondía a la necesidad de atender el mayor costo de vida local y la separación por largos periodos de sus lugares de residencia habitual, daría lugar a algunos problemas disciplinarios.

El *Peruano* permaneció en el Callao en los meses siguiente, siendo carenado entre enero y marzo de 1758.[42] En septiembre de ese mismo año seguía en el puerto, tomando parte en la despedida del arzobispo de Lima, Pedro Antonio de Barroeta y Ángel, cuando se embarcó en la *Santa Bárbara*, fragata de propiedad de su hermano Joseph de Barroeta.[43]

Las dificultades que Bonet había tenido durante la construcción del *Peruano* lo llevaron a escribir un extenso informe en 1755, dirigido al nuevo secretario de Marina e Indias Julián de Arriaga, acusando directamente al virrey Velasco de haber cortado sus facultades para favorecer a "los particulares fines de sus familiares".[44] También pedía el envío de oficiales para poder atender de mejor manera las funciones que le correspondían, lo que finalmente se logró en 1760, cuando se dispuso el embarque de cuatro oficiales subalternos en la fragata *Hermiona*.

[39] AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 3, cuadernos 8 y 9; Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, nº 132 y 133. Manso de Velasco, *Memoria de gobierno…*, p. 286. Véase además mi trabajo *Acción y Valor. Historia de la Infantería de Marina del Perú*.

[40] Publicado en Lima por Francisco Sobrino, en 1753, en Toribio Medina, *La Imprenta en Lima*, II, p. 479.

[41] Manso de Velasco, *Memoria de gobierno…*, pp. 271-272.

[42] AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, nº 139.

[43] *Gaceta de Lima de 1756 a 1762*, p. 155.

[44] AGS-Marina, legajo 403, doc. 508, Bonet a Arriaga, Guayaquil 28/8/1755.

El viaje de la *Hermiona*

Si bien el archipiélago de Juan Fernández era un punto estratégico en el Pacífico Sur, el puerto de Valdivia resultaba particularmente sensible desde que a mediados del siglo XVII un grupo de holandeses intentara asentarse en esa zona. Para evitar una nueva aventura de ese tipo se había construido un conjunto de fuertes y baterías, y cuando en 1755 el mariscal Manuel de Amat y Juniet asumió la presidencia de la Audiencia de Chile se determinó a ponerlas en mejor pie. Para ello realizó varias obras civiles y pidió a España que se le remitiera artillería, armamento y pertrechos.

Atendiendo ese pedido, respaldado por el virrey peruano, se habilitó en Cádiz a la fragata *Hermiona*, retirándole buena parte de su artillería para que pudiese transportar la mayor carga posible. Al mando del teniente de navío Juan de Zabaleta, la *Hermiona* zarpó con destino a Concepción a fines de noviembre de 1760, llevando a bordo casi 200 almas, 176 de la dotación, 16 pasajeros, entre ellos el teniente coronel Félix de Berroeta y Torres, nuevo gobernador de Valdivia, y algunos polizontes. La carga, destinada tanto a Valdivia como al Callao, consistía en 20 cañones de 24 libras, 20 de 4, 8 de 16; 3 000 balas de 24 libras, 49 de 18, 170 de 16, 224 de 10, 3 000 de 8, 616 de 6, 5 057 de 4 y 800 de 3; 340 carabinas, 702 bayonetas, 712 pistolas, 150 espadas de caballería, 86 000 piedras para fusiles, carabinas y pistolas, 4 chuzos, 58 azadas y 80 palas.[45]

Luego de 136 días de navegación, 40 de ellos empleados en doblar el cabo de Hornos, la *Hermiona* arribó a Concepción a principios de abril de 1761. Pese a haber perdido los masteleros de gavia y velacho, y reducido a la mitad las raciones de víveres y agua, la travesía concluyó con sólo 12 enfermos a bordo. Luego que desembarcaran pasajeros, enfermos y polizontes, se inició la descarga, debiendo construirse una balsa grande para poder transportar los cañones de 24 libras. Reaprovisionada para 5 meses y reemplazados los masteleros con piezas locales, a fines de junio la *Hermiona* volvió a hacerse a la mar con destino al Callao, a donde ingresó el 13 de julio. Además de

[45] Ídem, legajo 405, doc. 31, Ramírez a Arriaga, Cádiz 24/11/1760; doc. 33, Cádiz 24/11/1760, estado en que sale. Amat, *Memoria de gobierno*…, p. 712. AGMAB, Listas de Cádiz 8118/128, *Hermiona*. Biblioteca de Cataluña, Fondos de Manuel d'Amat i Junyent, virrei del Perú, ms. 400/58-II, listado de la carga de la *Hermiona* y la *Liebre*.

carga para este puerto, también traía la noticia de la expulsión de los jesuitas de las posesiones portuguesas.[46]

Tres de los oficiales de la fragata fueron transbordados al *Peruano*, que zarpó el 1° de agosto con destino a Valparaíso llevando la real orden que ascendía a Amat a teniente general y disponía que pase a Lima para reemplazar a Manso de Velasco como virrey del Perú.[47] Su arribo al Callao se produjo a mediados de octubre y a finales de ese mismo mes el *Peruano* volvió a salir para llevar a Panamá al virrey saliente, flamante conde de Superunda.[48] Desde dicho puerto se trasladó a Paita al brigadier Antonio Guill y Gonzaga, que dejaba el gobierno de Panamá para asumir la presidencia de Chile, y el navío ingresó al Callao a principios de julio de 1762.[49]

Mientras el *Peruano* estaba aún en Chile, la *Hermiona* fue sometida a algunas reparaciones para su próximo retorno a España, abriendo en septiembre de 1761 registro de caudales, frutos y efectos. De ese modo, el 16 de enero siguiente se hizo a la mar con un cargamento que superaba los 4 000 000 de pesos, tanto de la Real Hacienda como de particulares, que incluía oro y plata en diversas formas, 5 060 arrobas de cacao de Guayaquil, 1 194 quintales de estaño de Oruro, 25 arrobas de lana de vicuña "y algunos otros efectos no de grande consideración".[50] También llevaba 5 pasajeros y

[46] AGS-Marina, legajo 405, doc. 291, Miguel Páez a Arriaga, Concepción 30/4/1761. AGMAB, Listas de Cádiz 8118/128, *Hermiona*, libro 11, acaecimientos de la navegación. *Gaceta de Lima de 1756 a 1762*, pp. 293, 307 y 316. José Toribio Medina, *Diccionario biográfico colonial de Chile*, pp. 130 y 133.

[47] *Gaceta de Lima de 1756 a 1762*, pp. 197, 308 y 314. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, nº 151. Los oficiales transferidos fueron los tenientes de fragata Eduardo Linch y Antonio Ocarñal, y el alférez de fragata Francisco Delgado, todos ellos destinados a servir en la Mar del Sur. AGMAB, Listas de Cádiz 8118/128, *Hermiona*, libro 11.

[48] *Gaceta de Lima de 1756 a 1762*, pp. 321 y 323. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, nº 152.

[49] *Gaceta de Lima de 1756 a 1762*, pp. 346, 355 y 371 (esta última página indica que arribó el 7 de julio). AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, nº 153 y 154.

[50] AGMAB, Listas de Cádiz 8118/128, *Hermiona*, libro 11, acaecimientos de la navegación. Amat, *Memoria de gobierno…*, p. 228. AGS-Marina, legajo 63, Consejo de Guerra, Madrid 17/7/1763; legajo 406, doc. 542, estado del caudal, frutos y efectos. En el anexo 4 se da la lista del oro y plata embarcados.

2 criados de los mismos, entre ellos algunos extranjeros que "sin las debidas licencias existen en estos reynos".[51]

Al haber sufrido un gran número de deserciones, primero en Chile y luego en el Callao, donde en los días previos a su salida abandonaron el buque 29 tripulantes, el virrey Amat dispuso que se embarcaran 25 hombres de las compañías del Callao, zarpando así con 172 hombres de dotación.

Como parte de la oficialidad iban tres jóvenes limeños en calidad de aventureros, condición que no les otorgaba sueldo ni ración de armada. Se trataba de Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Joseph de Morales de los Ríos y Juan Agustín Baquíjano y Carrillo, cuyos padres habían solicitado al virrey que se les embarcara para pasar a España donde esperaban fuesen admitidos en el cuerpo de marina. Los dos primeros habrían de distinguirse en el servicio naval, mientras que el tercero llegó a ser el segundo conde de Vista Florida y alcalde de Lima.[52]

Como señala Amat en sus memorias, la *Hermiona* "salió de regreso aunque infelizmente para Cádiz, ignorando haverse declarado la guerra con los yngleses".[53] En efecto, la noticia de que España había ingresado a la llamada Guerra de los Siete Años, que varias potencias europeas venían sosteniendo desde 1756, llegó al Callao después del zarpe de la fragata. Mientras tanto, tras doblar el cabo de Hornos, la *Hermiona* se dirigió confiadamente hacia Cádiz hasta que el 31 de mayo el capitán de un queche danés le informó que España y Gran Bretaña se encontraban en guerra. Ante esto, Zabaleta alteró su rumbo y se dirigió en demanda de Ayamonte, donde esperaba obtener noticias más fidedignas que las proporcionadas por el capitán danés.[54]

Sin embargo, poco después de cambiar de rumbo y cuando se encontraba a unas seis leguas del cabo de Santa María, la *Hermiona* fue avistada por dos naves británicas, la fragata *Active* y la corbeta *Favourite*, al mando del capitán

[51] AGMAB, Listas de Cádiz 8118/128, *Hermiona*, libro 11, acaecimientos de la navegación. *Gaceta de Lima de 1756 a 1762*, pp. 338, 347.

[52] AGMAB, Listas de Cádiz 8118/128, *Hermiona*. Sobre Bodega y Quadra se tratará en varias ocasiones a lo largo de este libro, existiendo una bibliografía relativamente abundante. Sobre él y Morales de los Ríos véanse sus entradas en Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda Martos, *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*, pp. 42 y 178.

[53] Amat, *Memoria de gobierno…*, p. 768.

[54] AGS-Marina, legajo 63, Consejo de Guerra, Madrid 17/7/1763.

de navío Herbert Sawyer y del capitán de fragata Philemon Pownall, respectivamente.[55] Tras varias horas de caza, al caer la noche la fragata española fue alcanzada por la *Active* y se vio forzada a combatir. La acción duró aproximadamente una hora, en la que la sobrecargada nave española sólo pudo efectuar una veintena de disparos que no contrarrestaban las cuatro o cinco andanadas que la fragata le efectuó por las aletas. Como se señaló en el posterior consejo de guerra a Zabaleta y a sus oficiales:[56]

> nació la voz en la *Hermiona* de que cesase el fuego, y la novedad de que se viese arriada la bandera. El capitán negó a las vivas y eficaces reconvenciones de sus oficiales haber mandado uno, ni otro; y no obstante que les previno bajasen a la batería para continuar el fuego, pues iba a dar el costado al enemigo, y mandó también a sus instancias izar la bandera, lo cierto es que nada tuvo efecto.

Apresada la *Hermiona* sin haber sufrido bajas, su tripulación fue transbordada a las fragatas británicas y las tres naves se dirigieron a Gibraltar, a donde ingresaron el 5 de junio. Dos días después se puso en libertad a la tripulación, y los oficiales fueron igualmente liberados el día 10, dirigiéndose todos ellos a Cádiz. Sometido a consejo de guerra, Zabaleta fue degradado y recluido en uno de los castillos del puerto, donde falleció algún tiempo después. Su segundo, el teniente de navío Francisco Morales, fue suspendido de su empleo por dos años, debiendo servir en los jabeques contra los moros, mientras que el otro oficial presente, el alférez de navío Lucas Gálvez, fue suspendido por un año y destinado a prestar similar servicio.[57]

Por su parte, los 25 individuos de las compañías del Callao fueron liberados junto con ocho marineros de la *Hermiona* y pasaron a Algeciras, desde donde el día 12 de junio continuaron hacia Cádiz. Al mando del sargento Atanasio de los Reyes, los dos cabos y 21 soldados –en Algeciras quedó enfermo el

[55] William Laird Clowes, *The Royal Navy. A History from the Earliest Times to 1900*, III, p. 308. *The London Gazette* n° 10,225, 10/7/1762, p. 1.

[56] AGS-Marina, legajo 63, Consejo de Guerra, Madrid 17/7/1763.

[57] Ídem.

tambor– arribaron al puerto gaditano, quedando agregados a los batallones hasta que fueron retornados al Callao en enero de 1764.[58]

Declarada buena presa, la carga de la *Hermiona* fue valorizada en 519 705 libras esterlinas, constituyendo todo un récord para el pago de premios de presa. Cada marinero británico recibió 485 libras esterlinas, equivalente a 35 años de salarios, y cada comandante recibió cerca de 65 000 libras.[59]

La guerra con Gran Bretaña

Aun antes de la firma del Tercer Pacto de Familia, que llevaría a España a una nueva guerra con Gran Bretaña, se había dispuesto que se alistara la fragata *Liebre* para pasar al Callao conduciendo 20 cañones de 24 libras, 20 de 16, 6 de 12, 9 de 8, 11 de 4, además de 2 000 balas de 24 libras, 2 000 de 16, 500 de 12, 900 de 8 y 3 243 de 4. La fragata zarpó del Ferrol a principios de noviembre de 1761, y no tuvo mayores contratiempos hasta enfrentar el cabo de Hornos, cuando comenzaron a presentarse casos de escorbuto.[60] En la medida en que trascurrieron los días la situación fue empeorando y se registraron los primeros decesos. A principios de abril el comandante convocó a junta de oficiales para determinar el mejor curso de acción, y si bien sus instrucciones le permitían dirigirse a Concepción, optó por poner rumbo a Valparaíso donde podría obtener más auxilios para su nave y tripulación. Finalmente, habiendo perdido 41 hombres de un total de 174 con que salió del Ferrol, y teniendo 117 enfermos, fondeó en Valparaíso a mediados de mayo de 1762.[61]

58 AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos de América, legajo 480 (1762-1809), Lista del piquete de las Compañías del Callao de Lima, año de 1762. Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, VII, p. 84.

59 http://www.todoababor.es/datos_docum/hist_fr.htm. John Campbell, *Naval history of Great Britain, including history and lives of the British admirals*, V, p. 86.

60 AGS-Marina, legajo 405, doc. 276, estado al zarpe, 1/10/1761. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, nº 165. Biblioteca de Cataluña, Fondos de Manuel d'Amat i Junyent, virrei del Perú, ms. 400/58-II. MNM, ms. 4, doc. 51. AGMAB, Listas de Cádiz 8118/157, *Liebre*.

61 AGS-Marina, legajo 406, doc. 537, Aróstegui a Arriaga, Valparaíso 16/5/1762; doc. 538, Junta de Oficiales 8/4/1762; doc. 539, extracto del diario de navegación. ANCh, Capitanía

Tras permanecer algo más de un mes en ese puerto, la *Liebre* arribó al Callao a mediados de julio, y luego de descargar se preparó para llevar el situado a Valdivia. Tomando en cuenta la penosa experiencia de la *Hermiona,* Amat dispuso la creación de una segunda compañía de infantería de marina, la misma que compuesta por cincuenta hombres se embarcó en la *Liebre* al mando del teniente de fragata Eduardo Linch.[62] La fragata zarpó a mediados de octubre con rumbo a Valparaíso, desde donde se dirigió a Valdivia y luego a Concepción, retornando a Valparaíso antes de arribar al Callao en junio de 1763.[63] En el curso de estas navegaciones visitó la guarnición establecida en Más a Tierra, levantando un plano del puerto en el que se puede apreciar la casa del gobernador, el muelle y el fuerte con 14 cañones montados, así como a la fragata mercante *San Joseph* y a la propia *Liebre*.[64] También se levantó un plano del puerto y del río de Valdivia.[65]

Durante esta comisión se desató una epidemia a bordo que causó la muerte de 54 tripulantes, y otros 3 más fallecieron en el hospital de San Andrés, en Lima. Esto, unido a la deserción de algunos otros, llevó a que se requiriese hacer una recluta de gente local, echando mano además de 12 prisioneros ingleses, cuya presencia en Lima no es aclarada por la documentación disponible. Carenada entre octubre y enero siguiente, la *Liebre* zarpó con destino a Cádiz a fines de febrero de 1764. A bordo llevaba casi 2 500 000 de pesos, además de frutos y efectos del país.[66]

Mientras la *Liebre* llevaba a cabo su comisión en las costas chilenas, a principios de 1763 el virrey Amat había dispuesto que al *Peruano* se le efectuaran varios trabajos, que incluían que se le[67]

General, vol. 373, doc. 3, sobre habilitación de la *Liebre*. Benjamín Vicuña Mackenna, *Historia de Valparaíso*, II, pp. 212-214.

62 Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 708.

63 AGS-Marina, legajo 406, doc. 544, Aróstegui a Arriaga, Valparaíso 9/4/1763. AGMAB, Listas de Cádiz 8118/157, *Liebre*.

64 Biblioteca de Cataluña, Fondos de Manuel d'Amat i Junyent, virrei del Perú, ms. 400/13-1.

65 AGS-Marina, legajo 407, doc. 274, Marqués de la Victoria a Arriaga, Cádiz 6/7/1764.

66 Ídem, legajo 407, doc. 271, Aróstegui a Arriaga, Cádiz 5/7/1764; doc. 272, resumen del estado en que salió del Callao; doc. 273, Rodríguez a Arriaga, Lima 13/2/1764. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 3, cuadernos 11 y 13; Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, nº 165 y 169. Biblioteca de Cataluña, Fondos de Manuel d'Amat i Junyent, virrei del Perú, ms. 400/58-II. *Gaceta de Lima de 1762 a 1765*, p. 140. Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 228.

67 Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 708.

> carenara de firme hasta descubrirle la quilla, se le mudó quasi todo el forro, bauprés, pañoles, jarcia y belamen [sic], montándole una batería baja que no tenía, como también se le hizo una nueva lancha, bote y serení, equipándolo de guarnición de artillería, marineros y grumetes, y de dos compañías de marina con 108 hombres municionándolo hasta ponerlo en estado de combate.

Concluidos los trabajos, la mañana del 4 de abril de 1763 el virrey Amat pasó a bordo para inspeccionar la nave, en el marco de la revista general que pasaba a las tropas del virreinato. "Por la tarde fue en una lancha a fondear en la costa abajo todos aquellos lugares donde el enemigo pudiera hacer desembarco".[68]

Los esfuerzos por poner en pie de guerra al *Peruano* resultaron extemporáneos, pues el conflicto había concluido en febrero de ese año. Por tal motivo, y mientras la *Liebre* era recorrida para su viaje de regreso a España, en noviembre de 1763 Amat dispuso el desarme del navío y la reducción de su dotación a tan sólo el contramaestre, el guardián, el patrón de lancha, el patrón de bote, el piloto y trece artilleros para su custodia y limpieza, todos ellos a medio sueldo; y en enero siguiente, que se licenciara a la segunda compañía de marina.[69]

Durante los siguientes tres años el personal de marina en el Callao se redujo a los oficiales del navío, la escasa tripulación que ya hemos mencionado, 45 hombres de la compañía de infantería de marina, 7 más que dotaban la galeota del resguardo *San Rafael*, alias *El Real*, y otros 6 que cumplían labores de vigilancia de playa.[70] La referida galeota llevó a cabo diversos trabajos en la bahía y algunas comisiones a Huarmey, Pisco, Paracas e islas Chincha.[71]

En ese lapso, tanto Amat como Bonet hicieron algunas propuestas al secretario de Marina para reorganizar el servicio naval en el Callao, evidenciando sus diferentes percepciones sobre este tema, asunto que sería recurrente en los años posteriores.

[68] *Gaceta de Lima de 1762 a 1765*, p. 61.

[69] AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, nº 163 y 169.

[70] Ídem, caja 2, cuaderno 1, nº 163 a 181.

[71] Ídem, caja 1, cuaderno 5; Reales Almacenes, caja 1, cuaderno 2, nº 138 y 174.

El virrey planteó reemplazar el navío por dos fragatas de porte proporcionado a los fondos de los puertos americanos,

> que por escasos no pueden admitir navío de la magnitud del *Peruano*, sino en distancia a que no alcanza el abrigo de la artillería que guarnece las fortificaciones de tierra, que es uno de los desconsuelos que en tiempos de guerra se padece con el *San Joseph*.

Añadía que las fragatas también podían ser útiles en tiempo de paz para conducir los situados anuales que con gran costo llevaban los mercantes.[72]

Por su parte, replicando una propuesta que había despachado en 1761, Bonet recomendó que reforzara al *Peruano* con dos fragatas, que con una tripulación de 80 hombres podían transportar el situado y entrenar gente de mar, además de traer el tabaco de Panamá, y brea y alquitrán de Sonsonate o Realejo. El navío estaría desarmado, con 25 hombres de mar a medio sueldo e igual número de soldados de marina. El fundamento de su propuesta era la gran extensión de los dominios españoles en la zona y la escasa o nula protección existente en tierra, puntualizando que en todo el virreinato había un sólo ingeniero, que estaba destinado a dirigir las obras en Valdivia. Asimismo, propuso fomentar el cultivo del cáñamo silvestre existente en Concepción y formar un taller para el tejido de lonas, bonetas y jarcias para navíos, alquitranándolas, pues las fabricadas en blanco en Quillota se corrompían al no penetrarlas el alquitrán. Para mejorar la fabricación sugirió traer dos expertos artesanos europeos para enseñar a los indígenas y moradores de esa zona, cuya habilidad como tejedores de ponchos y bayetas reconocía, todo lo cual redundaría en producir nuevos recursos para la recientemente refundada ciudad de Concepción.[73]

Ambas propuestas fueron tomadas en consideración por la Secretaría de Marina, dilatándose tomar una decisión al respecto hasta fines de octubre de 1767, cuando el *Peruano* partió hacia España llevando a los jesuitas expulsados. El extrañamiento de los miembros de la influyente Compañía

72 AGS-Marina, legajo 410-2, doc. 688, Amat a Arriaga, Lima 1/10/1767.

73 Ídem, legajo 411-2, doc. 659, propuesta de Bonet, sin fecha. Vásquez de Acuña, *Historia Naval del Reino de Chile*, p. 1148.

de Jesús fue manejado con suma cautela por parte de Amat, instruyendo a Bonet para que alistara su buque aparentando que saldría hacia Acapulco.[74] Tras efectuar diversos trabajos a bordo y reunir una dotación mínima para su porte, el *Peruano* zarpó hacia Valparaíso con 497 personas a bordo –10 oficiales de marina y 8 de artillería, 23 oficiales de mar, 224 marineros, 2 sargentos, 2 cabos, 3 tambores y 43 soldados, más 182 jesuitas–;[75] y más de 200 000 pesos, así como frutos y efectos del país.[76]

La navegación hasta el puerto chileno demandó 30 días, permaneciendo en dicho lugar hasta finales de año, lapso durante el cual falleció un jesuita y tres más tuvieron que desembarcar por encontrarse enfermos, recibiéndose a otros veinticuatro expulsados de Chile. Finalmente, el *Peruano* se hizo a la mar el 1º de enero de 1768 arribando a Cádiz a finales de abril, habiendo fallecido solo un jesuita durante la travesía.[77]

La guarnición del *Peruano*, compuesta por los dos oficiales y 50 hombres de tropa, que conformaban la Compañía de Infantería de Marina del Perú, pasó a los cuarteles de Cádiz a la espera de una nave que los transportara de regreso.[78]

En el Callao quedaron sólo el teniente de navío Pedro de Mora y el alférez de navío Rafael Fluxa, ambos por razones de salud, además de la ya mencionada dotación de la galeota y los vigilantes de playa.[79] En esencia, la Real Armada había desaparecido del Perú, pero no por mucho tiempo, pues en octubre de ese mismo año se dispuso que zarparan hacia el Callao los navíos *Septentrión* y *San Lorenzo*, a los que luego se sumarían la fragata *Águila* y la urca afragatada *Nuestra Señora de Monserrat*.[80]

74 Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 130.

75 AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 4, cuaderno 4.

76 Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 228.

77 Rubén Vargas Ugarte, *Jesuitas peruanos desterrados a Italia*, pp. 40-44; y *Manuscritos peruanos en las bibliotecas de América*, p. 118. Biblioteca de Cataluña, Fondos de Manuel d'Amat i Junyent, virrei del Perú, ms. 400/60. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 4, cuaderno 4, Callao, 28/10/1767, estado de fuerza del *San Joseph* al zarpe. Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VI, pp. 284-285. AGS-Marina, legajo 410-2, doc. 929, Cádiz 3/6/1768, estado al arribo del buque.

78 AGS-Marina, legajo 410-2, doc. 934, Marqués de la Victoria a Arriaga, Cádiz 17/2/1768.

79 AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Ramo Plaza del Callao, caja 5, cuaderno 2, revista del 3/11/1767.

80 Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 775.

Cabe señalar que en los años que cubre este capítulo estuvo en el Perú el capitán de navío Antonio de Ulloa y de la Torre-Giral como gobernador y superintendente de las minas de azogue de Huancavelica. Ulloa, que había estado en el Perú entre 1740 y 1744 como parte de la expedición de la medición del arco ecuatorial, permaneció esta vez desde 1758 hasta 1765. Más allá de su amistad con Bonet, a quien nombra su apoderado al salir del Perú,[81] no hemos encontrado evidencia alguna que lo vincule con las actividades de la Armada, pero creemos pertinente no dejar de señalar que llevó a cabo una destacada labor en esa agreste y rica zona de los Andes peruanos.

Los casi veinte años que hemos analizado muestran una limitada actividad naval, atendiendo a la relativa ausencia de peligros, con una sola nave estacionada de manera permanente en el Pacífico Sur, y con la presencia eventual de dos navíos y dos fragatas.

No obstante esto, se evidencian varios temas que habrían de ser recurrentes en los años posteriores, siendo quizá el primero de ellos el referido a las dificultades vinculadas a las comunicaciones con la metrópoli, cuya consecuencia más notoria fue la pérdida de la *Hermiona*.

Otro problema recurrente fue el de la salud de las tripulaciones, especialmente durante las navegaciones prolongadas, en las que un elevado porcentaje de la gente era víctima del temible escorbuto, cosa que sucedió en los navíos *Europa* y *Castilla*, así como con la fragata *Liebre*. Sólo se lograría controlar esto hacia finales de siglo, cuando la dieta a bordo incluyó una creciente proporción de verduras y cítricos, por lo que durante este periodo los comandantes debieron optar por arribar de urgencia a puerto para que sus hombres se recuperasen en tierra, como fue el caso de la *Liebre*. Esto último alentó otro de los problemas recurrentes, la deserción.

Las condiciones de vida a bordo eran bastante duras, pues además de la disciplina, el hacinamiento y una dieta poco balanceada y en ocasiones insuficiente, los tripulantes sólo bajaban a tierra cuando tenían que cumplir alguna comisión. A ello se sumaba que si bien la paga en la Mar del Sur era mayor que la usual en la Armada, la que ofrecía la marina mercante o las posibilidades

[81] Jorge Ortiz Sotelo, "Antonio de Ulloa y de la Torre-Giral. Un marino español en el Perú virreinal", pp. 62-70. Miguel Molina Martínez, *Antonio de Ulloa en Huancavelica*, p. 220. Kendall W. Brown, "The curious insanity of Juan de Alasta and Antonio de Ulloa's governorship of Huancavelica", p. 206.

que se abrían en los siempre atrayentes puertos americanos resultaban bastante tentadoras. Todos los buques que arribaron en este periodo se vieron afectados por este problema, debiendo completar sus dotaciones con gente local.

Algo que también se aprecia en esta etapa, aunque de forma incipiente, es la dificultad para obtener determinados repuestos. En este caso particular se trata del cáñamo empleado para reemplazar la jarcia. Este tema se iría complicando en los años posteriores, al asignarse más naves al Pacífico Sur y al permanecer algunas de ellas por prolongados periodos fuera del Callao, donde podían recibir un adecuado apoyo por parte de la maestranza.

Por otro lado, en esta etapa es evidente que los virreyes mantienen un control bastante firme sobre las actividades navales, sea por la vía económica como por la imposición de su autoridad como representantes casi absolutos del monarca español. Como veremos, esto último iría variando en los años posteriores, tanto por el recorte de su poder como por la creciente autonomía que fue adquiriendo la Real Armada.

Apéndice

Piquete de las compañías del Callao embarcado en la Hermiona *en 1762*[82]

Sargento:

- Atanasio de los Reyes, hijo de Baltasar, natural de Ica, arzobispado de Lima, de la compañía suelta de Antonio López, 26 años.

Cabos:

- Bartolomé Valenzuela, natural de Sevilla, lampiño, ojos pardos, de la compañía de Miguel de Manterola, 24 años.
- Cabo Manuel Francisco, de Ferror en Portugal, moreno, de la compañía de Joseph Villegas, 33 años.

Soldados:

- Joseph Escobar, hijo de Tomás, natural de Pativilca, barba rubia, compañía coronela, 27 años.

[82] AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos de América, legajo 480 (1762-1809), Lista del piquete de las Compañías del Callao de Lima, año de 1762.

- Teodoro Pérez, hijo de Miguel, de Concepción, labios gruesos, compañía coronela, 24 años.
- Joseph Guzmán, hospital de Cádiz 19/6/1762.
- Joseph de Rueda, hijo de Lorenzo, de Lima, cerrado de barba, compañía coronela, 30 años.
- Manuel Acosta, hijo de Leonardo, de Veche en Portugal, ojos pardos, compañía de Juan Julio de Arrarte, 28 años.
- Pedro Yáñez, hijo de Diego, de Lima, rubio, compañía de Juan Julio de Arrarte, 20 años.
- Gregorio de Sierra, hijo de Juan, de Trujillo del Perú, trigueño, compañía de Juan Julio de Arrarte, 21 años.Antonio Tufiño, hijo de Julio, de Piura, moreno, poca barba, compañía de Juan Julio de Arrarte, 20 años.
- Nicolás Bermúdez, hospital de Cádiz 19/6/1762.
- Manuel Olaeta, hijo de Manuel, de Lima, trigueño y lampiño, compañía de Juan Francisco Centeno, 19 años.
- Juan de Santa María, hijo de Jorge, de Santiago de Chile, labios gruesos, compañía de Juan Francisco Centeno, 18 años.Antonio Mardones, hijo de Manuel, de Concepción, cerrado de barba, compañía de Juan Francisco Centeno, 28 años.
- Joseph González, hijo de Pedro, de Saña, compañía suelta de Antonio López, 23 años.
- Esteban Iriba, hijo de Julio, de Ica, trigueño, compañía suelta de Antonio López, 19 años.
- Joseph Coronel, hijo de Francisco, provincia de Pataz, mala contextura, moreno, cerrado de barba, compañía suelta de Antonio López, 28 años.
- Domingo Ego-Aguirre, hijo de Casimiro, de Lima, lunar en el lado izquierdo de la cara, compañía suelta de Antonio López, 20 años.
- Rafael Benzaquen, hijo de Juan, provincia de Pataz, mala contextura, barba rubia, compañía suelta de Antonio López, 24 años.
- Joseph Ramos, hijo de Pablo, de Lima, moreno, compañía de Miguel de Manterola, 19 años.
- Julio de Soto, hijo de Gabriel, de Huaraz, mala contextura, boca pequeña, moreno, compañía de Joseph Villegas, 24 años.

- Manuel Casanova, hijo de Antonio, de Santiago de Chile, rubio, compañía de Joseph Villegas, 22 años.
- Matheo Aguilar, hijo de Bernardo, de Huamanga, ojos azules, compañía de Joseph Villegas, 26 años.
- Joseph Aróstegui, hijo de Julio, de Lima, mala contextura, moreno, poca barba, compañía de Joseph Villegas, 21 años.

Tambor:

- Eusebio Erazabal Farfán, quedó en Algeciras.

Capítulo 3

Tensiones en el Pacífico (1768-1776)

Después de que el maremoto de 1746 destruyera los restos de la Armada de la Mar del Sur, la responsabilidad de custodiar esa extensa zona del imperio español fue asumida plenamente por la Real Armada, destinando para ello unas pocas unidades. En octubre de 1767, cuando la última de ellas, el navío *Peruano*, zarpó hacia España conduciendo a los expulsados jesuitas, la Real Armada prácticamente desapareció del Pacífico Sur. Pero esta situación estaba por variar, pues la creciente presencia de británicos, franceses y rusos en diversos puntos de América o en sus aguas circundantes llevó al gobierno español a reforzar los medios de defensa naval en el continente, especialmente en Montevideo, el Callao y San Blas de Nayarit. En cada uno de estos puertos se estableció un apostadero naval y algunos de ellos eventualmente se convirtieron en sedes de departamentos marítimos, que con La Habana completaban el esquema defensivo español en América.

La crisis de Malvinas y el Callao

Desde mediados del siglo XVIII el almirantazgo británico se interesó en el archipiélago de Malvinas, por considerar que ocupaba una posición estratégica para interdecir las líneas de comunicaciones entre España y el Pacífico. Sin embargo, fueron los franceses los que tomaron la iniciativa, buscando reconstruir su poder colonial tras la pérdida de sus territorios norteamericanos en la Guerra de los Siete Años (1756-1763). Alentado por su gobierno, el capitán de fragata Louis Antoine de Bouganville organizó a un grupo de colonos que en 1764 se estableció en la isla Soledad. El gobierno

español protestó ante la corte de París, logrando que esta reconociera su soberanía sobre las referidas islas, y el 2 de octubre de 1766 se creó la Gobernación de las islas Malvinas, siendo nombrado para ejercerla el capitán de navío Felipe Ruiz Puente. Al mando de las fragatas *Liebre* y *Esmeralda*, el flamante gobernador zarpó del Ferrol el 10 de ese mismo mes, dirigiéndose a Montevideo para reunirse con Bouganville, quien debía entregar la colonia malvinense e iniciar posteriormente un viaje de circunnavegación con *La Boudeuse*. Luego de las necesarias coordinaciones entre ambos capitanes y Francisco de Bucareli, gobernador de Buenos Aires, que para entonces era parte del virreinato peruano, los tres buques zarparon hacia Malvinas el 28 de febrero de 1767. Cumplidas las formalidades del caso, el 1° de abril Ruiz Puente tomó posesión de su gobernación y el 28 de ese mismo mes las fragatas españolas zarparon hacia el Río de la Plata con la guarnición francesa y los colonos que deseaban retornar a su país.[1]

Poco después llegó a Montevideo la fragata *Venus*, esperándose también el arribo de la *Santa María Magdalena*, alias *Águila* (nombre que usaremos en adelante). A órdenes de Domingo de Bonechea, esta última fragata había zarpado del Ferrol a principios de marzo de 1767 con destino al Callao, pero el 2 de julio se vio forzada a arribar al puerto brasileño de Santa Catalina para llevar a cabo reparaciones de emergencia. Éstas retrasaron su viaje y sólo pudo fondear en Montevideo a fines de septiembre, preparándose de inmediato para continuar su viaje hacia el Callao con 25 cañones de 24, 6 de 12 y 800 fusiles, así como la balería correspondiente, que servirían para la defensa del virreinato peruano.[2]

Para entonces, en España se habían recibido noticias de un posible asentamiento inglés en la Isla Madre de Dios, ubicada en el Pacífico Sur, entre los 50 y 51° de latitud, motivando que se impartieran órdenes al gobernador Bucareli para que junto con la *Águila* despachara dos de las tres fragatas que tenía disponibles –*Liebre*, *Esmeralda* y *Venus*–. Eventualmente esta dis-

[1] Louis Antoine de Bouganville, *A voyage round the world*, pp. 13 y 32. Julius Goebel, Jr., *The struggle for the Falkland Islands*, p. 230.

[2] AGS-Marina, legajo 409-2, doc. 617, Bonechea a Arriaga, Ferrol 4/3/1767; legajo 410-2, doc. 896, Bonechea a Arriaga, Montevideo, 1/1/1768. Bolton Glanvill Corney (editor), *The quest and occupation of Tahiti by emissaries of Spain during the years 1772-1776 told in despatches and other contemporary documents*, I, pp. 52-53.

posición fue variada y sólo la *Liebre* acompañó a la *Águila* en su cruce al Pacífico.[3]

En realidad, lo que había sucedido era que en enero de 1766 los británicos habían establecido una colonia en la isla Gran Malvina, cuya presencia sólo fue detectada a finales de 1769. A raíz de ello, en junio del siguiente año una fuerte expedición española los expulsó de la isla, llevando a ambos gobiernos al borde de un nuevo conflicto. Esta crisis concluyó con la devolución de las instalaciones británicas, en septiembre de 1771, sin que España renunciara por ello a sus reclamos de soberanía sobre las islas.[4]

A principios de enero de 1768 la *Liebre* y la *Águila* zarparon del Río de la Plata con destino a Concepción, debiendo pasar primero a Malvinas con provisiones para la guarnición española. Luego de tres semanas en dicha isla, a mediados de febrero continuaron viaje, arribando la *Liebre* a Concepción el 12 de abril, y dos días después la *Águila*.[5] Las fragatas permanecieron varios meses en esas aguas, tomando conocimiento de los resultados de la expedición enviada hasta el estrecho de Magallanes por el gobernador de Chiloé, de acuerdo a lo que había dispuesto el virrey Amat.

Formada por una galeota y un par de piraguas, esa expedición había zarpado de San Carlos el 21 de diciembre de 1767 al mando del alférez de caballería Pedro Mancilla Quintanilla, alcanzando los 53° Sur antes de emprender el retorno. Su arribo a Chiloé se produjo el 1° de mayo de 1768, informando no haber encontrado evidencia de presencia extranjera.[6]

A mediados de septiembre las fragatas se hicieron a la mar en demanda del Callao, a donde arribaron dos semanas más tarde. Poco después se inició el desembarco de la artillería y de la carga que la *Águila* había traído, y se despachó hacia Guayaquil al constructor Cipriano Chenar y al guardiamarina habilitado Luis Messía, destinados a establecer un nuevo astillero

[3] Corney, *The quest and occupation of Tahiti…*, I, pp. LXII-LXIII, 52-53 y 61-63, 98-99. Bouganville, *A voyage round the world…*, pp. 91-92. MNM, ms. 2251, doc. 1. Amancio Landín Carrasco y Luis Sánchez Masiá, “Los viajes promovidos por el virrey Amat”, III, p. 732.

[4] Fernández Duro, *Armada española...*, VII, p. 140. Laurio Destéfani, *Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, ante el conflicto con Gran Bretaña*.

[5] AGS-Marina, legajo 410-2, doc. 952, Cornejo a Arriaga, *Liebre* Callao 18/11/1768. ANCh, Capitanía General, vol. 369, doc. 1, Vidal al capitán general, Concepción 15/10/1768-11/9/1769, cuentas de las fragatas por el tiempo que permanecieron en ese puerto.

[6] Corney, *The quest and occupation of Tahiti…*, I, pp. 115 y 151-152.

en ese puerto. A fines de diciembre, tras recuperar su quebrantada salud, el brigadier de guardiamarinas habilitados Pedro Carriazo también se dirigió a ese puerto para unirse a los antes mencionados.[7]

Mientras tanto, Amat dispuso que la *Águila* se alistara para retornar al Atlántico Sur para poder apoyar de mejor manera a la guarnición de Malvinas, y que la *Liebre* zarpara hacia Valparaíso, desde donde realizó diversos viajes con los situados para Valdivia, Talcahuano, Concepción y Juan Fernández, retornando al Callao en noviembre del siguiente año.[8]

Como medida complementaria, ya desde 1767 el virrey había decidido fortificar el archipiélago de Chiloé, para lo cual escribió a Madrid proponiendo que esos territorios, que comprendían las costas inmediatas hasta el cabo de Hornos, fuesen segregados de la Capitanía General de Chile e incorporados al Virreinato del Perú. La propuesta fue aprobada en 1768, formalizando así lo que era una situación de facto, pues la única posibilidad real de apoyar la defensa de esos territorios era a través de Lima y no de Santiago.[9]

Además de su carga y tripulación, la *Águila* había llegado al Callao totalmente infestada de ratas, las que habían causado varias averías y también enfermedades a bordo. Ante la imposibilidad de recorrerla en esas condiciones, en enero de 1769 se transbordó a toda su dotación a la fragata mercante *San Miguel*, y luego se llevó a cabo una matanza generalizada de roedores. Concluida ésta, el 19 de enero se inició el recorrido, el mismo que quedó concluido a mediados de marzo, cuando Bonechea recibió instrucciones de alistarse para salir sin destino conocido, con ocho meses de víveres a bordo. El suspenso duró algunas semanas, hasta que a mediados de abril se supo que se dirigiría a Panamá llevando más de 300 000 pesos del situado, 24 cañones, 8 morteros, munición y pólvora para la defensa de la plaza, así como 6 000 pesos para comprar madera. Zarpó a principios de junio de 1769 y tras 20 días de navegación arribó a su destino. La estancia en ese puerto habría de dilatarse más de lo planeado, entre otros motivos porque sólo había dos lanchas capaces de descargar la artillería, de modo que sólo la volvemos

7 AGS-Marina, legajo 411-2, doc. 1024, Bonechea a Arriaga, Panamá 4/7/1769.

8 Ídem, legajo 410-2, doc. 952, Cornejo a Arriaga, *Liebre*, Callao 18/11/1768; legajo 411-2, doc. 1024, Bonechea a Arriaga, Panamá 4/7/1769. AGMAB, Listas de Cádiz 8118/157, *Liebre*.

9 Rodolfo Urbina Burgos, *La periferia meridional indiana, Chiloé en el siglo XVIII*, p. 32.

a encontrar en el Callao en mayo del siguiente año,[10] donde se reunió con el navío *San Lorenzo* y la fragata *Liebre*.

Luego de retornar de la costa austral, la *Liebre* había llevado a cabo una comisión a Guayaquil y Huacho, arribando al Callao a finales de mayo de 1770, mientras que el *San Lorenzo* había fondeado el día 20 de ese mismo mes.[11] Al mando del capitán de fragata Felipe González de Haedo, este navío había salido de Cádiz el 8 de noviembre de 1769 "…dando convoy a las embarcaciones siguientes: fragata *Matamoros* para Veracruz, la *Venganza* para Puerto Rico y La Habana, el *Astuto* para Cartagena, la *Catalana* para Buenos Aires, el paquebote *San Miguel* para Cumaná".[12] Tras recalar en Montevideo y Talcahuano, arribó al Callao en la fecha mencionada con compañías de los regimientos de Saboya, Córdoba e Irlanda, así como con artillería y pertrechos bélicos. Durante el viaje había tenido 64 muertos, llegando con 453 enfermos y sólo 65 tripulantes sanos.[13]

Para entonces ya había ingresado al Pacífico una división compuesta por los navíos *Septentrión* y *Astuto*, y la fragata *Santa Rosalía*, al mando del capitán de navío Antonio González de Arce Paredes y Ulloa, comandante del primero de estos buques; mientras que los comandantes de los otros dos eran los capitanes de fragata Pedro Trujillo y Antonio Domonte.[14] Además de sus dotaciones, se había embarcado un batallón de tropas veteranas al mando del coronel Baltasar Semanat, una compañía de artilleros y 30 soldados veteranos de caballería para disciplinar a las milicias chilenas, totalizando 38 oficiales y 600 soldados; así como al brigadier Francisco Javier de Morales, nombrado "cabo principal de las armas de tierra del Perú, general de la plaza y presidio del Callao e inspector general de las tropas… en todo el virreinato".[15] De esa manera, el primero de estos navíos casi duplicaba su

[10] AGS-Marina, legajo 411-2, doc. 1024, Bonechea a Arriaga, Panamá 4/7/1769; doc. 1025, estado en que salió del Callao; doc. 1028, Moscoso a Ordeñana, Panamá 6/7/1769.

[11] AGMAB, Listas de Cádiz, 8118/157, *Liebre*.

[12] MNM, ms. 516, f. 41.

[13] MNM, ms. 276, doc. 16; ms. 516. AGS-Marina, legajo 412-2, doc. 549, Callao 22/5/1770, extracto del diario de navegación del *San Lorenzo*.

[14] AGS-Marina, legajo 410-2, docs. 708-855, "Expedición a la Mar del Sur de los bajeles *Septentrión*, *Astuto* y *Santa Rosalía*".

[15] Barros, *Historia jeneral de Chile*…, VI, p. 317.

dotación usual de 297 hombres, al embarcar otros 299; mientras que en el caso del *Astuto* ocurría otro tanto, pues además de sus 273 hombres de dotación llevaba 276 de transporte; y lo mismo sucedía con la fragata, que a sus 152 tripulantes sumó otros 63 individuos.[16]

Los tres buques habían zarpado de Cartagena en noviembre de 1768, pero una tormenta los dispersó forzándolos a refugiarse en Cádiz, de donde volvieron a salir en febrero siguiente. Los fuertes vientos que debieron soportar durante el cruce del Atlántico y su primer intento de doblar el cabo de Hornos separaron las naves, produciéndoles además algunos daños en la arboladura, lo que forzó a sus comandantes a dirigirse a Montevideo, donde volvieron a reunirse a finales de julio de 1769. Luego de cinco meses en el puerto platense, donde desembarcó el brigadier Morales con parte de la tropa que llevaban para dirigirse por tierra a Chile, la división reinició su viaje, separándose nuevamente mientras remontaban el cabo de Hornos.[17]

Primero la *Santa Rosalía*, luego el *Septentrión* y finalmente el *Astuto*, las tres naves fueron arribando a Talcahuano en la segunda quincena de marzo de 1770. La travesía había sido terrible, no tanto por la usual rudeza de esas aguas, cuanto por las enfermedades que se desataron en las atiborradas naves. El *Septentrión* llegó con más de 200 enfermos de escorbuto, los que fueron enviados a tierra para que se recuperasen, desembarcándose también a la tropa que iba de transporte.[18]

La situación a bordo del *Astuto* fue igualmente crítica, habiendo perdido 11 hombres durante la travesía y arribando con 140 enfermos.[19] Uno de sus oficiales refiere estos hechos de la siguiente manera:[20]

[16] MNM, ms. 67, docs. 359, 261 y 374. AGS-Marina, legajo 411-2, docs. 1014, 1015 y 1018, estados en que sale a navegar el *San Lorenzo*, del 13 y 15/11/1769.

[17] AGS-Marina, legajo 410-2, docs. 708-855, "Expedición a la Mar del Sur de los bajeles *Septentrión*, *Astuto* y *Santa Rosalía*"; legajo 411-2, docs. 928-931, 934-941, referidos a la misma expedición.

[18] Ídem, legajo 412-2, doc. 545, Arce a Arriaga, Talcahuano 17/3/1770. Ver también ANCh, Capitanía General vol. 373, doc. 1, sobre apresto de víveres para los buques; y vol. 375, doc. 1, sobre los gastos efectuados.

[19] AGS-Marina, legajo 412-2, doc. 546, Arce a Arriaga, Talcahuano 3/4/1770.

[20] MNM, ms. 516, ff. 67-70.

teníamos un gran número de enfermos, y se multiplicaban, declarándose escorbúticos, así de la tripulación como del transporte, faltando las dietas para alimentar, siendo lo más favorable que se les podía suministrar el arroz, la tropa ha resistido contentamente los fríos y aguas, en medio de la más deplorable desnudez y miseria.

En Talcahuano, González de Arce recibió instrucciones del virrey Amat indicándole que se pusiera a disposición del brigadier Morales, a quien había nombrado gobernador de Chile en momentos en que se había vuelto a producir un levantamiento de los araucanos. Morales pasó de Santiago a Concepción para ponerse al mando de las tropas coloniales, a las que pronto se unieron las fuerzas que traía la división, nombrando al coronel Semanat, que lo había acompañado en el viaje desde Montevideo, como su maestre de campo en esa localidad. Cumpliendo sus instrucciones, González de Arce desembarcó en Concepción 40 quintales de pólvora, 4 000 piedras de fusil y cuatro cañones de campaña.[21]

Finalmente, luego de tres meses en ese puerto, el 25 de junio las naves continuaron hacia el Callao, a donde finalmente ingresaron el 18 de julio de 1770, encontrando en el fondeadero al *San Lorenzo*, a las fragatas *Águila* y *Liebre*,[22] y al navío francés *Saint Jean Baptiste*.

Este último había arribado el 10 de abril de 1770, luego de un extenso cruce del Pacífico desde Nueva Zelanda. Al mando de Jean de Surville, había salido de Pondicherry, en la costa de Coromandel, con el propósito de buscar una isla del Pacífico en la que pensaban establecer una base comercial. Luego de varias semanas en la mar muchos tripulantes comenzaron a sufrir los síntomas del escorbuto, por lo que Surville se vio precisado a dirigirse a las costas americanas en busca de auxilio. El 7 de abril la nave francesa arribó a Chilca, donde su capitán y dos marineros se ahogaron al voltearse el bote en que trataban de alcanzar la orilla en un desesperado intento por conseguir agua, víveres y auxilio médico. Sin conocer la suerte de su coman-

[21] Ídem. Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VI, pp. 317-318.

[22] MNM, ms. 162, doc. 3. A. de Porlier y Jarava, "El apellido Lasquetty y su vinculación a la marina", p. 573. AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 481, Estado Mayor de la Escuadra del Mar del Sur, año 1773, asiento del contador de navío José Antonio Arenales.

dante, Guilleaume Labé, su segundo, se dirigió al Callao donde logró fondear gracias al auxilio dado por algunas naves que se encontraban en la bahía.[23]

Sospechando que las intenciones del navío francés eran introducir ilegalmente la valiosa carga que traía, el virrey Amat dispuso que uno y otra quedaran internados y bajo la custodia armada. Asimismo, informado del crítico estado de salud de la tripulación, ordenó habilitar como hospital la casa que había sido de los jesuitas en Bellavista, a donde fueron internados 75 de los 110 tripulantes del *Saint Jean Baptiste*;[24] y a donde también pasaron los enfermos del *San Lorenzo*, que como ya se mencionó arribó un mes más tarde.[25]

La estancia del *Saint Jean Baptiste* en el Callao se prolongó hasta el 7 de abril de 1773, cuando finalmente pudo zarpar hacia Lorient, luego de que el gobierno español aceptara que su viaje no había tenido intención de violar sus rígidas leyes de monopolio comercial.[26] Pero su arribo generó la primera de las expediciones que el virrey Amat despachó hacia Oceanía ante la posibilidad de que los británicos se hubiesen asentando en algunas islas cercanas a los dominios españoles.

Expedición a la isla de Pascua[27]

Al llegar al Callao, Labé informó que en 1768 había arribado al cabo de Buena Esperanza una nave británica y algunos de sus tripulantes indicaron haber descubierto una rica isla en el Pacífico, ubicada entre los 25 y 28° Sur, a unas

[23] Dunmore, *The Expedition of the St Jean-Baptiste…*, pp. 21-26, 44-45. Bolton Glanvill Corney (editor), *The voyage of Captain don Felipe Gonzalez in the ship of the line San Lorenzo with the frigate Santa Rosalia in company to Eastern Island in 1770-71*, pp. LVII-LVIII.

[24] AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 4, libro 3.

[25] Archivo General de Indias, Sevilla (AGI en adelante), Lima, 652, n° 63 y 69. MNM, ms. 276, doc. 16; y ms. 985, Extracto del diario del comandante del navío *San Lorenzo*, de Cádiz al Callao, noviembre 1769. Corney, *The voyage of Captain don Felipe Gonzalez…*, p. lxxv.

[26] Dunmore, *The Expedition of the St Jean- Baptiste…*, p. 275.

[27] Una relación de este viaje se conserva en el MNM, ms. 208. Este tema ha merecido varios trabajos, destacando entre ellos el ya mencionado de Corney, *The voyage of Captain don Felipe Gonzalez…*; y el de Francisco Mellén, *Manuscritos y documentos españoles para la historia de la isla de Pascua*.

seiscientas leguas de la costa de Chile. Señalaban que estaba habitada por hombres de piel blanca y suponían que era la avistada por Edward Davis en 1687, a bordo del *Batchelor's Delight*, cuando se dirigía de Galápagos a Juan Fernández. La búsqueda de esta isla, y la posibilidad de establecer una factoría comercial en ella eran lo que había motivado la expedición de Surville.

La nave a la que se refería Labé era la *Dolphin*, que al mando del capitán de navío Samuel Wallis había arribado a Tahití el 17 de junio de 1767, dirigiéndose luego a Ciudad del Cabo antes de completar su circunnavegación en mayo del siguiente año. Aquella no había sido la primera nave británica en explorar Oceanía, pues ya en julio de 1764 el comodoro John Byron, con la *Dauphin* y la *Tamar*, había descubierto algunas islas cercanas a Tahití, antes de pasar al Atlántico y tomar posesión de la isla Gran Malvina en enero siguiente. A Tahití también había llegado el ya mencionado capitán Louis Antoine de Bouganville, con la fragata *La Boudeuse* y la fusta *L'Etoile*, tomando posesión de la misma a nombre de Luis XV. Poco después, en abril de 1769, arribó a esa misma isla el teniente James Cook con el *Endeavour*, permaneciendo en ella tres meses para observar el pasaje de Venus por el disco del Sol.

Tal como había sucedido en el caso de Malvinas, la corona española consideraba que un asentamiento británico cercano a sus posesiones americanas constituía una seria amenaza, y no estaba dispuesta a permitirlo. Además, y posiblemente con razón, tanto Amat como el gobierno de Madrid estaban firmemente convencidos de que muchas de esas islas habían sido descubiertas en los viajes realizados desde el Callao entre 1567 y 1605 por Álvaro de Mendaña y Pedro Fernández de Quirós, y en consecuencia se hallaban sujetas a la soberanía española.[28]

Por ello, aun antes que el *Saint Jean Baptiste* apareciera en la rada chalaca, una real orden del 26 de octubre de 1769 había dispuesto que el virrey Amat organizara una expedición con el *San Lorenzo* y la *Santa Rosalía* para buscar las islas David y La Madre de Dios, así como examinar otras en el Mar del Sur y frente a las costas de Chile donde los británicos pudieran haberse establecido.[29] Con base en ello, el 5 de octubre de 1770 Amat emitió

[28] Christian Buchet, *La decouverte de Tahiti*, p. 27, indica que la isla descubierta por Quirós es Anaa o Chain Island, ubicada en la misma latitud pero 200 millas al Este.

[29] Corney, *The voyage of Captain don Felipe Gonzalez…*, p. 29.

unas extensas instrucciones, poniendo al mando de la expedición al capitán de fragata Felipe González de Haedo, comandante del *San Lorenzo*.[30]

Ambos buques zarparon del Callao el 10 de octubre de 1770, y tras varias semanas de navegación el 15 de noviembre arribaron a la actual Rapa Nui o Pascua, sin tener conocimiento de que casi medio siglo antes, en 1722, había desembarcado en ella el holandés Mynheer Jacob Roggeveen. Las lanchas de ambas naves españolas, a órdenes de los tenientes Cayetano de Lángara y Emeterio Hezeta, llevando al piloto Juan de Hervé, reconocieron el contorno de la isla los días 17 al 19, mientras que González de Haedo preparaba la ceremonia de toma de posesión de la misma.

Ésta tuvo lugar el día 20, para lo cual el teniente Alberto de Olaondo marchó hacia el interior al frente de 250 infantes de marina y marineros armados con mosquetes, mientras que el capitán de fragata Josef Bustillos desembarcó en la parte noroeste, plantando tres cruces en sendas elevaciones, delante de las cuales tomó posesión de la misma a nombre de Carlos III, dándole por nombre San Carlos. La proclamación fue saludada por disparos de mosquete del grupo que lo acompañaba y respondida por cada nave con 21 cañonazos. El acta de posesión fue suscrita por los oficiales que acompañaban a Bustillos y por varios jefes nativos, quienes ciertamente sin comprender el significado de la ceremonia pasaban a ser súbditos del monarca español.[31]

Tras cumplir su comisión, el 21 de noviembre el navío y la fragata se dirigieron al sur buscando infructuosamente la isla llamada La Madre de Dios, que se suponía ubicada a 38° de latitud.[32] Considerando que podía encontrarse en los laberínticos archipiélagos australes del continente, González de Haedo se dirigió a San Carlos de Chiloé en busca de un piloto que conociera la zona. A su arribo, el 15 de diciembre de 1770, el gobernador Carlos Berenguer le informó que había despachado una nueva expedición al sur, y que el piloto Francisco Machado podía informar sobre el reconocimiento que había efectuado a principios de 1769 hasta los 49° Sur. Machado tomó parte en la junta de oficiales que se llevó a cabo en el *San Lorenzo* el 17 de diciembre,[33]

30 Corney, *The quest and occupation of Tahiti…*, I, pp. 182-192.

31 Francisco Mellén Blanco, "Estudio de nuevas copias de planos de la isla de Pascua (Rapa-Nui) de 1770", pp. 33-46. Corney, *The voyage of Captain don Felipe Gonzalez…*, pp. 44-49.

32 Corney, *The voyage of Captain don Felipe Gonzalez…*, pp. xlvi y 40.

33 Ídem, pp. 55-57.

en la que se recomendó a González de Haedo no proseguir con esa parte de sus instrucciones pues resultaba innecesario reconocer una zona que ya había sido recorrida sin encontrar presencia británica. Similar resultado informó Berenguer, que retornó a San Carlos el 30 de diciembre tras haber alcanzado los 46° Sur, lo que llevó a que finalmente González de Haedo se decidiera a zarpar hacia el Callao, a donde arribaron el 28 de marzo de 1771.[34]

El informe de aquel viaje dejaba en claro que los británicos no se habían asentado en el sur del continente ni en la isla de San Carlos, de la cual elaboró una bella carta el piloto Hervé, con ayuda del dibujante chalaco Manuel José de Orejuela y Aguilar. Sin embargo, en su informe sobre esta expedición, el virrey Amat consideró que, ante la posibilidad de que intentaran hacerlo, era conveniente enviar algunos españoles para "que adoctrinasen a los nativos y que sirviesen de base para repeler cualquier intento de agresión extranjera".[35]

La propuesta de Amat fue aprobada y mediante real orden del 9 de octubre de 1771 se dispuso que organizara una nueva expedición a San Carlos, en procura de establecer el asentamiento propuesto; y a la isla de Tahití, que debía ser reconocida pues ya se sabía tanto de su descubrimiento por parte de Wallis como de la visita llevada a cabo por Cook en 1769.[36] En cumplimiento a esas instrucciones, entre 1772 y 1776 Amat llegó a despachar tres expediciones a Oceanía, pero antes de ello se vio obligado a solucionar un serio problema de disciplina en la escuadra.

Rebelión en la escuadra

Al mando del brigadier José de Somaglia, el navío *Peruano* había zarpado de Cádiz a finales de octubre de 1770 en conserva con el *Prusiano*, que transportaba tropas al Río de la Plata. A bordo del navío iban algunos pasajeros y la compañía de infantería de marina del Callao que había llevado a Cádiz dos años antes, así como diez cañones de 24 libras, 8000 proyectiles y 3000 quintales

34 Ídem, pp. lxv, 59-60 y 110-111. AGI, Lima, 652, n° 73, Amat a Arriaga, Lima 10/4/1771.

35 Corney, *The voyage of Captain don Felipe Gonzalez*…, pp. 32 y 110-111.

36 Ídem, pp. 64-66. Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 246-248.

de azogue para el virreinato peruano.[37] En cumplimiento a sus instrucciones, Somaglia arribó a Concepción a principios de abril siguiente, donde a solicitud del coronel Semanat, gobernador de la plaza, desembarcó cuatro cañones y 5 000 proyectiles. En mayo, con los enfermos ya repuestos, concluidas algunas reparaciones y habiendo embarcado algunas maderas cortadas localmente, continuó hacia el Callao, a donde llegó a mediados del mes siguiente.[38]

A su arribo, Somaglia asumió el mando de las naves estacionadas en el Pacífico,[39] zarpando a fines de agosto hacia el sur con una compañía y dos subtenientes de artillería, de donde regresó en diciembre.[40] Por la misma fecha, habiéndose concluido un acuerdo que permitía a los británicos restablecer su asentamiento en Malvinas, llegó a Lima la orden de que los navíos *Astuto*, *San Lorenzo* y *Septentrión*, y la fragata *Liebre*, se prepararan para regresar a España; debiendo permanecer en el Callao el navío *Peruano* y las fragatas *Santa Rosalía* y *Águila*.[41]

Los buques que retornaban a España irían al mando del capitán de navío González de Arce, comandante del *Septentrión*, estando al mando del *Astuto* el capitán de navío Pedro Trujillo, del *San Lorenzo* el capitán de fragata González de Haedo y de la *Liebre* el de igual grado Manuel López Bravo. Los preparativos se iniciaron de inmediato, disponiéndose entre otras cosas que los navíos dejaran cuatro cañones de 24 libras y ocho de 18 para ser utilizados en la fortaleza del Real Felipe.[42] Para completar las dotaciones se transbordó gente de los buques que permanecerían en el Callao, quedando así el *Peruano* con 140 hombres, la *Santa Rosalía* con 90 y la *Águila* con 51.[43]

[37] AGS-Marina, legajo 412-2, doc. 533, Marqués de la Victoria a Arriaga, León 26/10/1770; doc. 542, Somaglia a Arriaga, Cádiz 28/10/1770.

[38] Ídem, legajo 413, 852, Somaglia a Arriaga, Concepción 10/5/1771.

[39] AGI, Lima, 652, n° 84, 86 y 105, Amat a Arriaga, Lima 18/4, 11/6/ y 8/7/1771. Corney, *The quest and occupation of Tahiti…*, I, p. 212.

[40] AGI, Lima, 652, n° 118 y 161, Amat a Arriaga, Lima 22/8/1771 y 1/1/1772.

[41] Corney, *The quest and occupation of Tahiti…*, I, pp. 217-218. En enero de 1771 el gobierno español aceptó que Gran Bretaña restableciera su asentamiento en Malvinas, pero reservó su soberanía sobre las islas (Lawrence Freedman, *The oficial history of the Falklands campaign*, p. 5).

[42] AGS-Marina, legajo 413, doc. 853, Somaglia a Arriaga, Callao 11/12/1771; legajo 414, doc. 172, González a Arriaga, Cádiz 1/6/1772; doc. 185, Trujillo a Arriaga, *Astuto,* Cádiz estado al arribo.

[43] Ídem, legajo 414, doc. 166, Somaglia a Arriaga, Callao 24/12/1771.

También se abrió registro, recibiéndose caudales valorizados en más de 8 000 000 de pesos[44] y frutos diversos, siendo así que en el *San Lorenzo* se embarcó cascarilla para la Real Botica, cacao, "tres vicuñas, un guanaco y un papagayo", entre otras cosas;[45] mientras que en la *Liebre* se registraron 430 planchas de cobre.[46]

Estaba ya todo listo para el zarpe a principios de enero de 1772; sin embargo, el día 16, al momento de ajustar salarios a la gente de mar del *Septentrión* y del *Astuto*, se oyeron algunas voces reclamando porque no se les estaba considerando el sueldo de ese mes. De inmediato Somaglia, González de Arce y sus oficiales desenvainaron las espadas y con energía lograron controlar la situación. Un hombre del *Astuto* y dos del *Septentrión* fueron apresados y puestos en el cepo, anunciándose que se castigaría con pena de muerte a quienes se resistieran a pasar revista. Hecho esto se procedió tanto a la revista como al pago respectivo; pero esa misma tarde, cuando se iba a azotar al detenido en el *Astuto*, un artillero trató de soliviantar a la tripulación para evitar ese castigo. Ante estos hechos, Somaglia convocó a los comandantes de todos los buques presentes, quienes opinaron que debía ejecutarse a los detenidos en el *Septentrión* y que era suficiente el castigo de azote que había sufrido el del *Astuto*.[47]

Al ocaso los dos condenados pasaron al castillo del Callao, junto con otro artillero que había presentado un memorial al virrey Amat pidiendo que se les pagara todo lo adeudado. Informado el virrey de estos hechos por Somaglia, aprobó la resolución de la junta de oficiales y durante la noche los dos condenados fueron llevados al *Peruano* para que al día siguiente se ejecutara su sentencia. Al amanecer del día 17 se embarcaron en dicho navío destacamentos de las guarniciones de los buques, y a las 6 se supo que el virrey había pasado al Callao izado bandera de justicia, y que vendría a bordo para impartirla. Para ello despachó 100 soldados de refuerzo a cada uno de los navíos, excepto al *Peruano* donde estaba la tropa de marina. A las 8:30 de la mañana llegó al *Septentrión* y procedió a diezmar a la tripulación, resultando

44 Ídem, legajo 414, doc. 180, González a Arriaga, Cádiz 15/6/1772.

45 Ídem, legajo 414, doc. 165, Somaglia a Arriaga, Lima 12/1/1772. AGI, Lima, 652, n° 182, 186 y 188, Amat a Arriaga, Lima 15/1/1772.

46 AGS-Marina, legajo 414, doc. López Bravo a Arriaga, Cádiz 17/6/1772.

47 MNM, ms. 276, doc. 1.

escogidos 22 hombres, de los cuales 5 fueron condenados a muerte y los 16 restantes a pena de azote y presidio perpetuo. Igual procedimiento repitió en el *Astuto*, donde 4 tripulantes resultaron condenados a muerte y otros 14 a azote y presidio. La ejecución se llevó a cabo a las 11 de la mañana, mientras que de la verga del trinquete del *Peruano* pendían los cuerpos de los 2 tripulantes del *Septentrión* detenidos el día anterior.[48]

El *San Lorenzo* y la *Liebre* también recibieron la visita de la justicia real, pero no hubo causas a castigar en ellos. Sosegados los ánimos, tanto Somaglia como González de Arce, comandante de la división, consideraron que los buques estaban listos para zarpar, haciéndolo el 18 enero de 1772 con rumbo a Cádiz a donde arribaron tras siete meses de navegación.[49]

La enérgica actitud de Amat pudo estar justificada, pero lo cierto es que evidenció uno de los asuntos que habría de ser recurrente en los años siguientes, la injerencia de los virreyes en los temas privativos de marina. Como los comandantes navales reportaban tanto a su ministerio como al virrey, en varias ocasiones se presentaron conflictos de competencia. Pero una de las cosas que quedó clara a raíz de los ajusticiamientos señalados, como lo especificó una real orden del 6 de febrero de 1778, fue que sólo los comandantes de marina podían formar procesos y dictar sentencias a individuos de ese cuerpo, "con expresa inhibición de los virreyes, aun en aquellos casos en que se manden estarse a sus órdenes algunos bajeles".[50]

Primer viaje a Tahití[51]

Luego del zarpe de la división de González de Arce, Somaglia debió ocuparse de preparar a las fragatas *Santa Rosalía* y *Águila*, la primera para retornar a Es-

[48] Ídem. Amat, *Memoria de gobierno...*, pp. 797-802. Vargas Ugarte, *Historia General del Perú...*, IV, pp. 292-293.

[49] AGS-Marina, legajo 414, doc. 182, Reggio a Arriaga, Isla de León 16/63/1772. Amat, *Memoria de gobierno...*, pp. 797-802. AGN, Supremo gobierno, oficios al Virrey, legajo 4, Lima 8/2/1773.

[50] Guirior, *Memoria de gobierno...*, III, p. 112.

[51] Una relación de este viaje se conserva en el MNM, ms. 208. Entre los diversos trabajos sobre este tema destacan el de Corney, *The quest and occupation of Tahiti…*; Landín Carrasco y Sánchez Masiá, "Los viajes promovidos por el virrey Amat...", pp. 725-788; y Buchet, *La decouverte de Tahiti...*.

paña y la segunda para llevar a cabo el proyectado asentamiento en la isla de San Carlos. Los preparativos de la *Santa Rosalía* concluyeron a mediados de marzo, e incluyeron no sólo los usuales trabajos de maestranza sino el completar su dotación con gente del *Peruano* y de la *Águila*. De ese modo, a mediados de marzo el capitán de navío Domonte pudo hacerse a la mar con destino a Cádiz.[52] La travesía directa le tomó cinco meses, y si bien se presentaron algunos casos de escorbuto a partir de las Azores, sólo tuvo que lamentar la muerte de un artillero, así como de dos vicuñas y un guanaco que se remitían para el rey.[53]

Los preparativos para la misión de la *Águila* tomaron algo más de tiempo, y sólo estuvo lista en septiembre, habiendo completado su dotación con gente del *Peruano*.[54] Como señaló José Amich, quien habiendo sido piloto de la Armada y participaba en la expedición como misionero franciscano:[55]

> estando ya para salir la fragata, recibió el Virrey aviso del Gobierno de España en que se le participaba haber llegado a la Corte noticia de haber estado los Ingleses en una isla del Océano Pacífico, llamada por ellos la isla del Rey Jorge, y por los naturales Otahetí... y le ordenaban mandase reconocer la dicha isla. El Virrey tuvo secreta esta expedición, y prosiguió la habilitación de la fragata, corriendo la voz de que solamente se iba al reconocimiento de la isla de San Carlos.

Para facilitar la misión de la *Águila* se embarcó en ella al piloto Juan de Hervé y a dos misioneros franciscanos del Colegio de Ocopa, el ya mencionado José Amich y Juan Bonamo. Estos últimos debían llevar un diario detallado, hacer observaciones y velar por que se diera buen trato a los nativos, procurando convencer a cuatro o cinco de ellos, preferentemente jóvenes, para que pasaran a Lima para ser instruidos en la fe y en la cultura española, de modo de facilitar el contacto con su pueblo.

52 AGS-Marina, legajo 414, docs. 589 y 590, Somaglia a Arriaga, Lima 12/3/1772.

53 Ídem, legajo 414, doc. 610, Domonte, extracto de navegación; y doc. 611, Domonte a Arriaga, Cádiz 10/8/1772.

54 Ídem, legajo 414, doc. 619, Somaglia a Arriaga, Lima, 26/9/1772.

55 Bernardino Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas y narración de los progresos de la geografía en el Oriente del Perú*, III, pp. 46-61.

Subsistía el problema del idioma, pues si bien durante la estada en la isla de Pascua se había podido preparar un glosario, era necesario encontrar una manera eficaz para poder cumplir con la tarea de evangelizar a los nativos y someterlos plenamente a la autoridad real. Quizá se pueda vincular a este tema la noticia que da el alférez Raimundo Bonacorsi en su diario de este viaje sobre la presencia de algunos indígenas peruanos en el *Águila*,[56] pero ninguna otra fuente menciona este hecho. Pese a ello, es un tema que merece ser investigado con mayor profundidad, tratando de determinar el pueblo o pueblos de origen de los referidos nativos y el motivo de su inclusión en la expedición. También se embarcó una cantidad considerable de obsequios para los isleños de San Carlos, a fin de ganar su voluntad para apoyar el asentamiento que se pensaba establecer en dicha isla.[57]

Concluido su aprestamiento, la fragata zarpó del Callao a finales de septiembre de 1772, y a diez leguas del puerto el capitán de fragata Bonechea pudo abrir las instrucciones selladas del virrey Amat que le daban libertad para dirigirse primero en busca de Tahití o a reconocer San Carlos. Luego de consultar con sus oficiales, determinó poner proa hacia el oeste en busca de la isla más lejana. Tras navegar cuatro semanas en esa dirección, el 28 de octubre arribaron al archipiélago de Tuamutú, avistando primero la isla de Tauere, a la que se bautizó San Simón y Judas; y luego a las islas Haraiki (San Quintín) y Anaa (Todos los Santos). Cinco días después de cruzar el referido archipiélago, el 6 de noviembre la fragata llegó a Mehetía, "y le dimos el nombre de San Christobal, por la semejanza que su cerro tiene con el San Christobal de Lima",[58] empleando ese día en una vana busca de un fondeadero adecuado. El segundo día volvieron a enviar un bote con esa misión, siendo acompañado esta vez por cinco canoas de los nativos, en las que finalmente pudieron saltar a tierra.[59] Otro grupo también logró desembarcar y recorrer parte de la isla, encontrándose en todo momento rodeado por varios nativos. Al retornar al bote, tres de estos los acompañaron y se ofrecieron a guiar a la fragata hacia Tahití. Si bien dos de ellos se arrepintieron antes que ésta zarpara, el tercero

56 Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti…*, II, p. 63.

57 Ídem, I, pp. 241-242, 247-249, 263-278.

58 Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas…*, III, p. 55.

59 Fernando Rodríguez Tena, *Crónica de las misiones franciscanas del Perú, siglos XVII y XVIII*, II, p. 65.

permaneció a bordo e indicó que la isla que Bonechea estaba buscando se encontraba donde se ponía el Sol.[60]

Finalmente, en la mañana del 8 de noviembre de 1772 se avistó Tahití, iniciándose luego la búsqueda de un fondeadero aparente. Esto último no resultó tan simple como se había supuesto, y sólo el día 12 uno de los botes enviados con esa tarea encontró un lugar que parecía adecuado. Al día siguiente, Bonechea y sus oficiales se reunieron para evaluar el tema del fondeadero, acordando volverlo a reconocer en la mañana del 14. Para entonces la fragata se encontraba algo más al norte de la actual Hitiaa, pero al poner proa hacia el sur

> a las diez del día estando a dos millas de tierra, repentinamente nos hallamos sobre una restinga de peñas de poco agua; varó la fragata cerca de la popa, y aunque no había marejada alguna, al tocar el timón se rompió la caña en pedazos... dio un encontrón con una peña por la banda de babor.[61]

Tras varias horas en ese trance, la *Águila* pudo ponerse a flote y finalmente el 19 fondeó en un puerto denominado Tautira por los naturales, al que se bautizó con el nombre de la fragata. De inmediato Bonechea dispuso que el buzo inspeccionara el casco, encontrando que si bien había sido dañada la sobrequilla y se habían perdido parte del forro y algunos elementos más, la varadura no comprometía la estructura ni la seguridad de su nave.[62]

Semanas más tarde se sabría de que la evaluación no había sido correcta. Mientras tanto, a la par de hacer algunas reparaciones a la fragata, y labrar una caña de respeto para el timón, un mastelero para la sobremesana y una verga de gavia, Bonechea despachó un bote al mando del teniente Tomás Gayangos para que reconociera el contorno de la isla. Acompañado por el padre Amich y por Máximo Rodríguez, un soldado de infantería de marina que habría de convertirse en el mejor conocedor de la lengua y la cultura tahitiana, Gayangos cumplió su labor entre el 5 y el 10 de diciembre, desembarcando en diversos puntos para entablar contacto con los nativos. En ese recorrido por la

60 Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti…*, I, pp. 285-297.

61 Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas…*, III, p. 57.

62 Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti…*, I, pp. 297-303.

isla encontraron una vieja hacha inglesa, un pedazo de navaja francesa y un trozo de jerga, levantando además valiosa información que luego se tradujo en el magnífico plano elaborado por el alférez de fragata y piloto Juan de Hervé que se conserva en el Archivo General de Indias.[63]

Atraídos por la presencia de la nave española, numerosos nativos subieron a bordo, al punto que "hubo día que fue preciso al comandante y oficiales bajarse a comer en la Santa Bárbara para dexar libre a los Indios la Cámara".[64] Esa amistosa relación facilitó elaborar un glosario de su lengua y convencer a cuatro de ellos para que se embarcaran para pasar a Lima y poder servir posteriormente como intérpretes. Con ellos a bordo, así como con diversas semillas y brotes de plantas, Bonechea zarpó el 20 de diciembre de 1772 con dirección a Morea (Santo Domingo), isla que fue reconocida hasta el 22 antes de poner proa hacia Valparaíso, desde donde planeaba continuar con la segunda parte de su misión.[65]

El arribo al puerto chileno se produjo el 21 de febrero de 1773, iniciándose de inmediato el reaprovisionamiento y las reparaciones al casco, pues durante la travesía se había incrementado de manera notoria el ingreso de agua por la popa. Mientras se efectuaban estos trabajos Bonechea trató de despachar hacia el Callao a los cuatro nativos que había embarcado en Tahití, pero cuando se les informó de ello:[66]

> se levantó entre los cuatro tal llanto a gritos creídos los llevaban a matar para comerlos, que se halló por conveniente en otra junta como la antecedente de sosegarlos diciéndoles era jocosa la proposición, lo que causó a dos de ellos a enfermar de cuidado, y porque temo se precipiten, me hallo determinado a que sigan en mi compañía...

A principios de abril Bonechea volvió a hacerse a la mar, esta vez en dirección a San Carlos, pero el ingreso de agua se fue incrementando a partir

[63] Ídem, I, pp. 309-325. Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas…*, III, pp. 23-45. Rodríguez Tena, *Crónica de las misiones franciscanas…*, II, pp. 65-68. AGI, MP-Perú Chile, 52.

[64] Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas…*, III, p. 84. Rodríguez Tena, *Crónica de las misiones franciscanas…*, p. 69.

[65] Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti…*, I, pp. 250-254, xxx.

[66] AGS-Marina, legajo 415, doc. 429, Bonechea a Arriaga, *Águila*, Valparaíso 8/3/1773.

del 16, al punto que, con acuerdo de una junta de oficiales efectuada una semana más tarde, decidió suspender esa parte de la expedición y dirigirse al Callao, a donde arribó a fines de mayo de 1773.[67]

Pese a no haber cumplido totalmente con el propósito del viaje, sus resultados fueron importantes. Se había establecido una buena relación con los tahitianos, tres de ellos habían llegado a Lima –el cuarto falleció en Valparaíso–[68] y ayudarían en posteriores contactos; habiéndose también levantado valiosa información cartográfica y descartado la presencia de un asentamiento británico, al menos por el momento. Por otro lado, algunas de las plantas traídas prosperarían en el Perú, siendo una de ellas el hoy llamado plátano de la isla.[69]

A su arribo al Callao la *Águila* fue reconocida por una junta de la Maestranza, la que recomendó realizar diversos trabajos, entre ellos colocar dos curvas en la bodega y en la despensa, dos portas en la santabárbara, dos medios baos en la despensa y debajo del castillo de proa, hacer dos vergas para gavia y mesana, recorrer cubiertas y costados, "y descubrir la quilla para ver lo que haya resultado de la varada que acaeció a dicho buque en su viaje".[70]

Para que la fragata pudiese dar la quilla era necesario descargarla completamente. Dada la ausencia de un ambiente apropiado para almacenar todo lo que llevaba, se propuso la compra de la fragata mercante *San Joseph* para que sirviera de depósito tanto a la *Águila* como a otros buques que necesitaran dar la quilla. Aprobada esta propuesta el 19 de julio de 1773, los trabajos de reparación de la nave de Bonechea se iniciaron de inmediato.[71]

Poco antes del arribo de la *Águila* habían ingresado al Callao las fragatas *Industria* y *Liebre*, y la urca afragatada *Nuestra Señora de Monserrat*, que habían zarpado de Cádiz el 19 de noviembre 1772 con repuestos navales de diverso género, incluyendo clavazón, madera, alquitrán, 24 anclas de

[67] Ídem, legajo 416, doc. 721, Somaglia a Arriaga, Lima 7/6/1773. Landín Carrasco y Sánchez Masiá, "Los viajes promovidos por el virrey Amat...", pp. 747-755. Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas…*, III, p. 88. Corney, *The quest and occupation of Tahiti…*, II, pp. 88-89.

[68] Rodríguez Tena, *Crónica de las misiones franciscanas…*, II, p. 69.

[69] Enrique Carrión Ordoñez, "Expediciones en el Pacífico y etimología ultramarina en el siglo XVIII", pp. 21-30.

[70] AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, Somaglia a los oficiales de la Real Hacienda de Lima, Lima, 19/6/1773.

[71] AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 8, libro 1.

diverso tamaño y peso, así como pertrechos para las defensas del puerto.[72] Las naves se habían separado al doblar el cabo de Hornos, siendo la *Industria* la primera en arribar al Callao, a finales de marzo, sin reportar muertos ni enfermos a bordo.[73] Distinta fue la suerte de sus consortes, pues la *Liebre* fondeó en el Callao una semana después, reportando cinco muertos durante la travesía y 35 enfermos a bordo; mientras que la *Monserrat*, al mando del teniente de navío Manuel Valcárcel, se vio obligada a arribar a Concepción a fines de abril por tener más de 75 hombres con escorbuto. Tras varias semanas en ese puerto, repuesta la gente y los víveres, volvió a hacerse a la mar a principios de junio y finalmente ingresó al Callao tras 15 días de navegación.[74] La *Monserrat* había sido construida poco antes en Ferrol y cabe distinguirla de una goleta del mismo nombre que tomó parte en un viaje de exploración en Chiloé en 1769 al mando de Francisco Machado.[75]

La *Industria* y la *Liebre* permanecieron poco tiempo en el apostadero, zarpando de regreso a España en enero de 1774 con pasajeros y más de 2 000 000 de pesos cada una. La travesía no presentó mayores contratiempos y ambas naves arribaron a Cádiz a finales de mayo.[76]

Seis meses antes había salido del puerto gaditano con destino al Callao el navío *San Pedro de Alcántara*, al mando del capitán de navío Pedro Colarte, con varios pasajeros, 4 000 quintales de hierro para vender en el mercado limeño, y azogue para atender las crecientes demandas de la minería peruana.[77] La travesía no presentó mayores inconvenientes hasta marzo de 1774, cuando en sus repetidos intentos por doblar el cabo de Hornos, en los que alcanzó los 61°19′ Sur, perdió parte de la arboladura. Ante esta situación,

[72] AGS-Marina, legajo 414, doc. 479, Isla de León 20/10/1772, relación de lo embarcado para Lima; doc. 503, estado de salida de la *Liebre*; doc. 504, estado de salida de la *Industria*; doc. 505, estado de salida de la *Monserrat*.

[73] AGS-Marina, legajo 415, doc. 431, Cisneros a Arriaga, Callao 6/4/1773.

[74] AGS-Marina, legajo 415, doc. 432, Giral a Arriaga, Callao 7/4/1774; doc. 433, Valcárcel a Arriaga, Concepción 15/5/1773; doc. 435, Valcárcel a Arriaga, Callao 22/8/1773. MNM, ms 68, doc. 113.

[75] MNM, ms. 165, doc. 1.

[76] AGS-Marina, legajo 416, doc. 731, Hidalgo a Arriaga, Cádiz 31/5/1774, estado de ambas fragatas. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 1.

[77] AGS-Marina, legajo 415, doc. 423, Colarte a Arriaga, a la vela 15/11/1773, estado en que sale a navegar; doc. 426, Amat a Arriaga, Lima 3/10/1774.

y la creciente escases de víveres y agua, Colarte no tuvo más opción que dirigirse a Montevideo, a donde arribó a principios de mayo con más de 300 de los 530 hombres que tenía a bordo con síntomas de escorbuto.[78]

Las reparaciones en este apostadero demandaron varios meses y consumieron unos 70 000 pesos, pero al acabar noviembre finalmente el *San Pedro de Alcántara* pudo reiniciar su travesía.[79] Esta vez dobló el Cabo sin mayores contratiempos, arribando al Callao a mediados de febrero de 1775 con unos setenta enfermos a bordo.[80] Cinco meses antes la *Águila* había vuelto a zarpar hacia Tahití.

Segundo viaje a Tahití

Como ya se señaló, el viaje realizado por Bonechea y sus hombres en 1772 no había podido cumplir con todos sus objetivos, por lo que el 26 de octubre del siguiente año se emitió una real orden disponiendo que se organizara una nueva expedición a Tahití y San Carlos. Amat designó nuevamente a la fragata *Águila*, cuyas reparaciones concluyeron en mayo de 1774, iniciando de inmediato sus preparativos para la comisión que iba a emprender. Al igual que en el viaje precedente, se embarcaron dos misioneros franciscanos, los padres Gerónimo Clota y Narciso González, acompañados del ya mencionado soldado Máximo Rodríguez, en calidad de intérprete, y de los dos tahitianos que habían sobrevivido a su estadía en la capital peruana: Tomás Pautu y Manuel Teituanui –el tercero había fallecido de viruela–.[81] Los referidos misioneros y el intérprete debían quedarse en Tahití durante un año, lapso durante el cual se esperaba que la mayoría de los nativos abrazara la fe cristiana, preparando así el terreno para establecer un asentamiento español

78 AGS-Marina, legajo 416, doc. 754, Camino a Arriaga, Montevideo 3/5/1774; doc. 755, Colarte a Arriaga, Montevideo 5/5/1774.

79 AGS-Marina, legajo 417-2, doc. 644, Camino a Arriaga, Montevideo 5/12/1774; doc. 643, Camino a Arriaga, Montevideo 6/1/1775; doc. 650, Bernardo de Alcalá, Montevideo 2/12/1774, estado en que sale el *San Pedro*.

80 AGS-Marina, legajo 417-2, doc. 894, Colarte a Arriaga, Callao 19/2/1775; doc. 895, Somaglia a Arriaga, Lima 20/2/1775.

81 Rodríguez Tena, *Crónica de las misiones franciscanas*…, II, p. 73.

en la isla. Para su estancia se construyó una casa portátil y se adquirieron varios animales y víveres para su consumo, todo lo cual debía ser transportado a Tahití en el pailebote *San Miguel*, alias *Júpiter*, de propiedad de Juan Malo de Molina y Joseph de Andía y Valera, alquilado con ese propósito en septiembre de 1774.[82]

A este pequeño buque se le hicieron algunos trabajos en el entrepuente para "asegurarse el ganado vacuno y demás animales que conduce de transporte a la dicha isla",[83] que sumaban unos 30 cuadrúpedos de diversas especies y 78 aves. No hemos podido averiguar cuál fue la suerte posterior del *Júpiter*, pero sospechamos que corresponde a la embarcación que algún tiempo después se perdió en la playa de Miranaves, a una milla del fondeadero del Callao.[84]

Concluidos los preparativos, las naves zarparon el 20 de septiembre de 1774 hacia la lejana Tahití. Habiéndose separado luego de un par de semanas de navegación, a finales de octubre alcanzaron el archipiélago de Tuamutú, y el 2 de noviembre la *Águila* arribó a Anaa (Todos los Santos), donde se pudo establecer contacto amistoso con los nativos luego que Tomás Pautu calmara su inicial reticencia y agresividad.[85] Bonechea permaneció diez días en dicha isla, en una infructuosa espera del *Júpiter*, pasando el 13 a Mehetía (San Cristóbal), donde su nave fue reconocida por los nativos. Como muestra de buena voluntad hacia los tahitianos, accedió a llevar a cinco o seis de ellos que por diversos motivos no habían podido volver a su isla, arribando finalmente a su destino el 14 de noviembre. Cinco días antes el *Júpiter* había llegado a la isla, habiendo reconocido la parte sur de la misma en busca de un lugar aparente para bajar los animales que habían sobrevivido a la travesía.[86] Reunidas ambas naves, permanecieron en la boca del puerto de la Magdalena hasta el 27 de noviembre, cuando finalmente pudieron fondear en Fatutira, puerto que bautizaron como Santísima Trinidad y que luego sería conocido como Santa Cruz.

[82] Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti*…, 223. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, docs. 3242 y 3244.

[83] AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, recibo firmado por Andía 19/9/1774 y doc. 3239.

[84] MNM, ms. 208, f. 28. AGN, Superior Gobierno, legajo 30, cuaderno 946, f. 53v.

[85] Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti*…, II, pp. 112-113.

[86] Ídem, II, pp. 117-119, 242. MNM, ms. 208.

Al igual que en el viaje precedente, los expedicionarios fueron bien acogidos por los nativos, y los *eri* o jefes locales aceptaron que los misioneros permanecieran en la isla y que levantaran una casa para dicho efecto. Una partida fue destinada a cortar madera para facilitar la erección de la casa portátil, labor en la que falleció el marinero Manuel Vásquez, el 6 de diciembre, al caerle encima un cocotero, siendo enterrado al lado de la casa que levantaba.[87]

Buscando no sólo ganar la voluntad de los nativos, sino que "en todos tiempos conste, ser dicha isla descubierta entre todas las Naciones por nuestro Católico Rey y Señor",[88] se distribuyó entre ellos 100 aros en forma de zarcillos en torno a monedas de un real, otros 100 en torno a monedas de medio real y 50 anzuelos de cadena. Pese a las estrictas órdenes que se habían impartido para evitar problemas con los tahitianos, no tardaron en presentarse algunos actos de mala conducta que fueron sancionados enérgicamente por Bonechea. El 11 de diciembre un grupo de nativos se rebeló contra el *eri* local, llevándolo a montar una expedición de represalia. Temiendo que en medio de la lucha se pudiera atacar la casa de los misioneros, Bonechea dispuso que un grupo de infantes de marina pasara a tierra para protegerla, y que el intérprete Máximo Rodríguez procurase seguir al *eri* para conocer la forma como peleaban.[89]

El 5 de enero de 1775 Bonechea llevó a cabo la ceremonia de toma de posesión de la isla a nombre de Carlos III e inauguró la casa de los misioneros, delante de la cual quedó plantada una cruz con el nombre del monarca inscrita en ella. En ese mismo acto, muy posiblemente sin comprender plenamente de qué se trataba, los jefes locales aceptaron sujetarse a la soberanía española y suscribieron un acuerdo en tal sentido.[90]

Entre el 7 y el 13 de ese mes la *Águila* reconoció otras islas cercanas, entre ellas Orayatea (Raiatea), y algunas del Grupo del Viento, retornando luego a Tahití.[91] En ese tránsito Bonechea cayó enfermo y el 18 le entregó el mando

[87] Francisco Mellén (editor), *Máximo Rodríguez, españoles en Tahití*, p. 62.

[88] La lista de presentes embarcados para el segundo viaje puede verse en AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, doc. 397 y recibo del 17/9/1774.

[89] Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti*…, II, 135-139.

[90] Ídem, II. pp. 157 y 467-468.

[91] Ibídem, II, pp. 159-164.

al teniente de navío Tomás de Gayangos, por sentirse completamente inhábil para seguir ejerciéndolo. Dos días después la fragata fondeó en el puerto de Santa Cruz, donde Bonechea falleció el 26 de enero de 1775.[92] Tras enterrar al jefe de la expedición, el día 28 Gayangos zarpó de regreso al Callao con la *Águila* y el *Júpiter*.

En Tahití quedaron los dos misioneros, el intérprete y el marinero de la fragata Francisco Pérez, cuya función era apoyar a los religiosos en los temas domésticos. La expedición había cumplido con sus tareas primarias al tomar posesión formal de las islas, dejando a los misioneros para convertir a los nativos y estudiar su cultura, y además se había reconocido 41 islas cercanas. También se había embarcado a dos nativos –Puhoro y Barbarua– para que en Lima aprendieran la lengua castellana y fuesen instruidos en la religión católica, de manera de contribuir al esfuerzo de colonizar dicha isla.

Tras casi dos meses de navegación, el 24 de marzo las dos naves volvieron a perderse de vista, continuando independientemente con rumbo al Callao, a donde el día 8 de abril arribó la *Águila* y al día siguiente lo hizo el *Júpiter*. De esa manera se daba por concluida esta segunda expedición.[93]

Poco después, el 25 de ese mes, ingresó al puerto el navío *San Julián*, que había salido de Cádiz a mediados de noviembre de 1774 con 2 667 cajones de azogue para las siempre ávidas minas peruanas, además de carga diversa y varios pasajeros, entre ellos el capitán de milicias de los naturales del Perú Blas Túpac Amaru.[94] Para doblar el cabo de Hornos había tenido que bajar hasta los 61° Sur y enfrentar condiciones muy duras que le hicieron perder parte de la arboladura y del velamen, y al llegar al Callao tenía casi un tercio de su dotación enferma, reportando un solo muerto durante la travesía: el capitán Túpac Amaru.[95] Este último, al que todas las fuentes consultadas señalan como pariente cercano de José Gabriel Condorcanqui, cacique de Tungasuca, conocido poco después como el inca Túpac Amaru II, había viajado a España para pedir la supresión de la mita.[96]

92 Ibídem, I, p. l.

93 MNM, ms. 208, "Relación Del viage hecho a la Ysla de Amat y sus adyacentes. Por Don Joseph de Andia y Varela. Año de 1774".

94 AGS-Marina, legajo 416, docs. 366 a 370, expedición de Cádiz al Callao del *San Julián*.

95 Ídem, legajo 417-2, doc. 902, Osorno a Arriaga, Callao 20/5/1775.

96 Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico…*, VIII, p. 120.

La estada del *San Julián* en el Callao fue breve, pues en agosto de 1775 se dispuso que se alistara para retornar a España junto con el *San Pedro de Alcántara*.[97] Con más de 1 000 000 de pesos a bordo de cada navío, ambos buques zarparon a principios de diciembre y, si bien perdieron parte de su arboladura al doblar el cabo de Hornos, pudieron arribar a Cádiz a mediados de mayo del siguiente año.[98]

Mientras tanto, la situación en el Pacífico continuaba siendo incierta para los españoles, pues además de la creciente presencia británica en Polinesia, los rusos habían avanzado por Alaska. Lo primero obligó a perseverar en la idea de formar un asentamiento en Tahití, mientras que lo segundo llevó a establecer un apostadero naval en San Blas, puerto de la intendencia de Guadalajara. Veamos primero lo relativo a Tahití y luego las tempranas vinculaciones entre el apostadero de San Blas y el Callao.

Tercer y último viaje a Tahití

En agosto de 1775, junto con la orden de partida de los navíos *San Julián* y *San Pedro de Alcántara*, el virrey Amat dispuso que la *Águila* se prepararse para zarpar nuevamente hacia Tahití, que desde mayo se encontraba al mando del teniente de navío Cayetano de Lángara y Huarte.[99] Debidamente reparada, la fragata se hizo a la mar a fines del siguiente mes con víveres para los misioneros y llevando a uno de los nativos, pues el otro había fallecido en Lima.[100]

Tras un pasaje de 36 días, la *Águila* arribó al puerto de Santa Cruz a finales de octubre. Los misioneros no habían logrado avance alguno en su labor evan-

97 AGS-Marina, legajo 417-2, doc. 908, Somaglia a Arriaga, Lima 26/8/1775.

98 Ídem, legajo 417-2, doc. 957, Osorno a Reggio, Cádiz 20/5/1776; docs. 961 y 962, Osorno a Castejón, Cádiz 20/5/1776; doc. 966, Colarte a Castejón, Cádiz 21/5/1776. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 8, libro 2.

99 AGS-Marina, legajo 417-2, doc. 899, Somaglia, Lima 20/4/1775.

100 Ídem, legajo 417-2, doc. 910, Lángara a Arriaga, Callao 27/9/1775. Lleva de transporte para los religiosos en la isla 5 barricas de pallares, 3 de garbanzos, 4 de harina de trigo, 4 de id. maíz, 1 de azúcar, 1 de chocolate, 4 de arroz, 3 de quinua, 2 de lentejas, 1 de ajos, 1 de ají seco, 6 de bizcocho blanco, 8 de terciado, 2 de tocino, 2 de manteca, 336 velas, 1 botija de vinagre, 4 de miel, 1 de aceitunas, 8 de aceite, 6 de vino, 32 libras de cera, un cajón con 50 mazos de tabaco, cuchillos y otras herramientas, un barrilito de pólvora, otro de clavazón y otras varias herramientas.

gelizadora, malquistándose con los nativos, por lo que consideraban inútil persistir en ella. En consecuencia, le pidieron a Lángara que los recibiera a bordo para retornar al Callao. Distinta había sido la suerte del intérprete, quien había logrado establecer una buena relación con los tahitianos y explorado extensamente la isla. Si bien Lángara insistió en la necesidad de que ambos religiosos perseveraran en su misión, finalmente accedió a recibirlos a bordo, embarcando asimismo los pocos animales que aún quedaban así como madera cortada por los carpinteros de la fragata en el Cerro de las Palmas y en la punta de Ojtutira.[101]

Tras encomendar al *eri* local el cuidado de la casa de los misioneros, "con bancos, mesas, catres de cuarto y los embases inútiles", la *Águila* zarpó hacia el Callao el 12 de noviembre, arribando a su destino a mediados de febrero de 1776.[102]

Los viajes realizados desde el Perú habían permitido descubrir y explorar varias islas polinesias,[103] reuniendo valiosa información cartográfica, etnográfica y botánica, llevando incluso a la introducción en América de algunos frutos tropicales y palabras que aún perduran en el castellano que se habla en el Perú.[104] También se encontró evidencia de la presencia británica y francesa, correspondiente no sólo a los viajes previos sino a la segunda y tercera estada de Cook en la isla, en julio de 1773 y abril de 1774, vale decir, entre la primera y segunda expedición despachadas por el virrey peruano.

El 12 de agosto de 1777 Cook llegó por tercera vez a Tahití, retirando la inscripción colocada en la cruz que señalaba que dicha isla era posesión española y reemplazándola por otra que indicaba la soberanía inglesa sobre la misma. Tras conocerse estos hechos en Madrid, y en el marco de la guerra que se había declarado a Gran Bretaña en 1779, en marzo de 1782 se ordenó al virrey Agustín de Jáuregui (1780-1784) enviar una persona competente a

101 AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 9, cuaderno 1.

102 Ídem, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 8, Libro 2.

103 La lista de las islas descubiertas en estos viajes, con los nombres puestos por los españoles y sus actuales nombres es proporcionada por Landín Carrasco y Sánchez Masiá, "Los viajes promovidos por el virrey Amat...", y por el mismo Amancio Landín Carrasco, *España en el mar. Padrón de descubridores*, p. 335.

104 Francisco Mellén Blanco, "Tahití. El diario de Máximo Rodríguez y sus copias", p. 25. Carrión, "Expediciones en el Pacífico…", pp. 21-29.

dicha isla para retirar la inscripción británica y restablecer la española.[105] Si bien Jáuregui contaba con algunos buques de la Real Armada estacionados en Talcahuano, no pudo disponer de ellos para llevar a cabo esa comisión, por lo que la referida orden le fue reiterada en 1784 y 1787 a su sucesor, Teodoro de Croix. Este se vio igualmente imposibilitado de disponer de dichas naves, pues ya habían recibido instrucciones de retornar a España, por lo que trató de despachar una embarcación del comercio o a la urca *Monserrat*, pero las limitaciones de la Real Hacienda impidieron que llevara a cabo su cometido.[106]

De esa manera, Tahití y las otras islas exploradas en el Pacífico no volvieron a ser visitadas desde el Callao. No obstante, algunos otros esfuerzos se llevaron a cabo desde México y también es pertinente señalar la presencia de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* en Australia, Nueva Zelanda y Tonga en 1793. Pese a su importancia, dichos viajes salen del ámbito del presente trabajo y de las islas reconocidas en el periodo cubierto en este capítulo. Lo cierto es que los tahitianos guardaron buena memoria de la visita de la *Águila*, y sus tripulantes fueron referidos a Cook y a otros viajeros británicos posteriores como los *tata reema* (hombres de Lima).[107] Su relación fue particularmente estrecha con el intérprete Rodríguez, personaje que merece que incluyamos algunos datos sobre su vida a manera de apéndice a este capítulo. Igual tratamiento le daremos a algunos datos que hemos podido reunir sobre los nativos que llegaron a Lima.

Veamos ahora lo que sucedía en la costa del Noroeste, y la forma como el apostadero chalaco apoyó los esfuerzos exploratorios llevados a cabo desde el apostadero de San Blas.

Vinculación con San Blas

La expansión rusa hacia el Este se inició a finales del siglo XVI como un esfuerzo privado que eventualmente obtuvo el apoyo estatal, alcanzando Kamchatka a mediados del siglo siguiente. El creciente comercio peletero con

[105] Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti…*, II, pp. 405-406.
[106] Ídem, II, pp. 427-428. Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 249-252
[107] Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti…*, III, p. xvii.

China impulsó nuevas exploraciones que llevaron a Vitus Bering y a otros exploradores a ir alcanzando la costa norteamericana. Pronto comenzaron a establecerse a lo largo de la misma, en un proceso que los llevaría a ocupar buena parte del litoral del actual estado norteamericano de Alaska. Estos hechos sólo fueron conocidos en Madrid hacia 1770, llevando a establecer un apostadero naval en San Blas de Nayarit para apoyar las misiones en California y detener ese avance extranjero en territorio que la corona española consideraba bajo su soberanía.

En 1774 el piloto Juan Pérez, con la recién construida fragata *Santiago*, había realizado un primer viaje exploratorio alcanzando los 55° Norte. Al año siguiente, habiendo arribado seis oficiales de marina para dotar el referido apostadero, el virrey novohispano Antonio de Bucareli volvió a despachar a la *Santiago*, acompañada esta vez por la goleta *Sonora*, al mando del teniente de navío Bruno de Hezeta y del teniente de fragata Juan Francisco de la Bodega y Quadra, respectivamente. La nueva expedición reconoció varios puntos de la costa y en la rada que bautizaron con el nombre de Bucareli varios tripulantes del *Sonora* fueron atacados y muertos por los nativos. Pese a ello, continuaron subiendo a lo largo de la costa hasta que se separaron a la altura de los 49° 30′ Norte. La fragata retornó a Monterrey, mientras que la pequeña goleta persistió en su labor exploratoria llegando a los 57° 20′ Norte antes de poner proa hacia Monterrey.

Tras informar a Madrid de los resultados de este viaje, Bucareli recibió instrucciones de organizar una nueva expedición cuyo objetivo sería reconocer la costa hasta los 60° Norte. Sin embargo, considerando que los buques disponibles debían ser empleados para atender las crecientes necesidades de abastecimiento de las misiones establecidas en la Alta California, optó por mandar a construir en Guayaquil dos fragatas de mayor porte y resistencia para que llevaran a cabo la misión encomendada. Por diversos motivos sus planes cambiaron a fines de 1776, cuando se determinó enviar al Callao al recién ascendido teniente de navío Bodega y Quadra con la misión de comprar una fragata en el puerto peruano.[108]

En cumplimiento a sus instrucciones, el 28 de diciembre de 1776 Bodega salió de San Blas hacia la ciudad de México en compañía del alférez graduado

[108] Michael Edward Thurman, “The Naval Department of San Blas: 1767-1797”, pp. 163-166.

de fragata José de Cañizares. En la capital del virreinato permanecieron hasta el 5 de marzo, cuando emprendieron el camino a Acapulco, donde se embarcó en la fragata mercante *Fénix*, que estaba pronta a salir hacia Paita conduciendo a José Antonio Areche, nombrado visitador general del Perú, Chile y Río de la Plata. Mientras se completaban los preparativos para el zarpe, con la ayuda de Areche y Cañizares, Bodega elaboró un plano de la bahía y los alrededores:[109]

> por ver si se encontraba algún terreno capaz en donde formar otra nueva ciudad para que sus habitantes lograsen de más robustez y tranquilidad, pues las epidemias que la contagian y continuos terremotos que la arruinan obliga a sus vecinos a desamparar sus casas al regreso de la nao, y solo habitarlas en la estación que se mantiene en el puerto por ser el único recurso que tiene para su subsistencia.

El zarpe se produjo a fines de marzo de 1777, y luego de seis semanas de navegación Bodega y Areche desembarcaron en Paita. Los ocho días que permanecieron en esa localidad, aguardando las literas y mulas para el largo viaje terrestre hasta Lima, fueron empleados por Bodega para sondear y levantar un plano del puerto, describiendo además la población y sus necesidades defensivas.[110] Finalmente, a mediados de junio arribaron a la capital del virreinato. Bodega y Quadra retornaba a su ciudad natal tras largos años de ausencia, presentándose de inmediato ante el virrey Guirior para informarle de su cometido. Con su apoyo, pasó al Callao para inspeccionar las embarcaciones presentes, pero no encontró aparente ninguna de ellas. De su previa estada en el Callao, entre 1769 y 1772 a bordo del *Septentrión*, recordaba a la fragata *Nuestra Señora de los Remedios*, alias la *Favorita* (nombre que usaremos en adelante), considerando que podía llenar sus expectativas. Sin embargo, como dicha nave se encontraba en Chile, debió esperar tres meses hasta su retorno, lapso que empleó en levantar un plano del puerto y reconocer las inmediaciones, desde La Chira hasta Ancón.[111]

Finalmente, en agosto arribó la *Favorita*, siendo de inmediato inspeccionada por Bodega, quien si bien conversó sobre el precio de la nave con su

[109] Archivo General de la Nación, México, California vol. 8, expediente 4, ff. 109-129. El plano corresponde al f. 113 y se encuentra en la mapoteca bajo la signatura 3193.

[110] Ídem, el plano se encuentra en la mapoteca bajo la signatura 3194.

[111] Ídem, f. 131, el plano está en la mapoteca bajo la signatura 3195.

dueño, Joseph Joaquín de Ostolaza, también pidió al virrey que la Junta de Marina la valorizara.[112]

La *Favorita* había sido construida en San Carlos de Chiloé, y tenía 193 toneladas de porte, 84 pies de quilla, 96 de eslora, 24 de manga y 12 de puntal. El informe de los carpinteros y calafates de la escuadra que la inspeccionaron indicó que debía hacerse una serie de modificaciones a la fragata, valorizándola en 26 000 pesos, y estimando que los trabajos necesarios para que cumpla su cometido exploratorio requerirían entre 20 000 y 22 000 pesos adicionales. Con esa información, y luego de que Bodega acordara con el propietario pagarle 25 000 pesos por su nave, la Junta de Marina recomendó efectuar la compra, lo que fue aprobado por Guirior el 9 de septiembre. De inmediato se inició su habilitación para "resistir los vientos y mares que son frecuentes en alturas considerables, y armarla cuando no perfectamente en guerra, lo preciso para causar algún respeto a aquellos naturales".[113]

El virrey Guirior también dispuso que el brigadier Somaglia le brindara a Bodega todos los auxilios de los almacenes y maestranza del Callao, y que la Real Hacienda entregase 15 000 pesos adicionales al tesorero de la escuadra para el pago de los referidos trabajos y la compra de los materiales necesarios.

Las obras se iniciaron el 15 de septiembre y luego de tres meses, el 19 de diciembre de 1777, la *Favorita* pudo zarpar hacia San Blas con una dotación de tres oficiales y 49 tripulantes, a los que se sumaban tres criados y tres pasajeros que se dirigían a España, entre ellos el comerciante Alberto de la Bodega y Quadra, hermano menor del comandante. Entre los tripulantes figura uno natural de Tepic y otro de Filipinas, mientras que entre los criados hay uno natural de San Blas y otro de Lima. La fragata había sido armada con ocho cañones de 4 libras y ocho pedreros de 3 y 2 libras, llevaba 20 fusiles, 40 pistolas e igual número de espadas, transportando además seis cañones de 4 libras, 13 pedreros, cuatro anclas y cuatro anclotes para la fragata *Nueva Galicia* y los paquebotes del apostadero de San Blas.[114]

112 Ídem, ff. 137-142.

113 Ídem, ff. 116-129.

114 Ídem, ff. 132-136. AGMAB, CA-8118, legajo 101. AGS-Marina, legajo 419, doc. 446, Bodega a Castejón, Lima 9/12/1777; doc. 447, Lima 19/12/1777, estado en que sale a navegar la *Favorita*; doc. 449, Somaglia a Castejón, Lima 9/1/1778.

Conforme señaló el virrey Manuel de Guirior en su memoria de gobierno:[115]

> La fragata nombrada la *Favorita*, que siendo del comercio de estos mares, fue aquí comprada por cuenta del Real erario de Méjico, para servir en el departamento de San Blas, fue conducida a este destino bajo el mando de D. Francisco de la Bodega y Quadra, y se le dieron catorce cañones de bronce de a cuatro, pedreros, balas y otras armas de que debe haber quedado razón, que será fácil darse a V.E.

Si bien la intención inicial de Bodega había sido recalar en las Galápagos, la necesidad de arribar a San Blas lo más pronto posible para poder llevar a cabo un viaje de exploración en 1778 lo llevó a dejar de lado esa idea y poner rumbo directo a su destino. De ese modo, fondeó en San Blas en la noche del 21 de febrero de 1778, señalando que:[116]

> No solo logré la satisfacción en esta comisión de haber conducido una fragata que con dificultad se encontraba otra de iguales propiedades para el destino, sino que conseguí ser el primero que desde el puerto de Callao de Lima hiciese viaje a San Blas, sin más noticia que mi vigilancia y continuo cuidado, pues la carta construida por monsieur Bellin tuve que corregirla en todas sus partes, y dar a luz una desde Callao hasta el cabo de San Lucas con la derrota que debe practicarse, y los planos de los puertos Acapulco, Payta y Lima, donde estuve con la discreción que consideré más útil y necesaria.

También llevó flores y plantas del Perú, pero el clima de San Blas no permitió que prosperaran.[117]

Dada la notoria insalubridad del puerto novohispano, había escasez de personal calificado, especialmente pilotos, aspecto que fue aliviado en parte en 1778 cuando se envió del Callao a Josef Tovar y Tamariz y a Juan Pantoja y Arriaga. Este último había estudiado en el Colegio de San Telmo y en 1770, tras completar su formación, pasó al Callao donde sirvió hasta

115 Lorente, *Relación de los virreyes…*, III, p. 109.
116 AGI, Estado 38, doc. 15.
117 Thurman, "The Naval Department of San Blas…", p. 193.

1777, cuando se le confirió el título de pilotín. Al parecer, ambos llegaron a San Blas poco después de la *Favorita*,[118] llevando a cabo una prolífica labor en ese departamento. Entre sus trabajos destaca un plano de ese puerto datado en 1785 y el reconocimiento y plano de San Diego, fechado en 1782.

Al mando de la *Favorita*, Bodega tomaría parte en un nuevo viaje exploratorio a órdenes del teniente de navío Ignacio de Arteaga, comandante de la fragata *Princesa*, zarpando de San Blas el 11 de febrero de 1779. Ambas naves lograron alcanzar los 61° Norte, bordeando la costa de Alaska hasta las actuales islas Outer, Rabbit y Ragged, al extremo oeste de la península de Kenai. En ese punto dieron por concluida la expedición y pusieron proa primero a San Francisco, a donde arribaron a mediados de septiembre; y tras permanecer dos meses y medio en dicho lugar, ingresaron a San Blas el 17 de noviembre.

La *Favorita* continuó prestando servicios en San Blas hasta 1788, realizando ocho viajes más a los presidios de San Francisco, Loreto, San Diego y Santa Bárbara, al mando de los ya mencionados pilotos Tovar y Pantoja, además de Juan Agustín de Echevarría y José de Cañizares. Finalmente, en 1790 se le desguazó.[119]

El contrabando de Somaglia

A mediados de diciembre de 1775, poco después de que el *San Julián* y el *San Pedro de Alcántara* zarparan del Callao, salió de Cádiz hacia ese puerto peruano el navío *Astuto* con 4000 quintales de azogue, 1500 fusiles y carga diversa.[120] Al mando del brigadier Juan Antonio Mozo, la travesía le tomó cinco meses y seis días, en los que murieron 11 hombres, arribando a su destino a mediados de mayo de 1776 con la cuarta parte de su dotación enferma.[121]

Tres meses después, a mediados de julio, el teniente general de la Armada Manuel de Guirior relevó a Manuel de Amat como virrey del Perú. Una de

118 Ídem, pp. 164 y 208.

119 MNM, ms. 127, ff. 239 y 239v.

120 AGS-Marina, legajo 417-2, doc. 931, Ruiz Puente a Arriaga, Isla de León 12/12/1775; doc. 935, Mozo, 9/12/1775, estado al zarpe.

121 Ídem, legajo 417-2, doc. 950, Somaglia a Arriaga, Lima 22/5/1776.

sus primeras medidas fue disponer que el *Peruano* se preparase para salir a Europa al mando del brigadier Mozo, sobre quien señaló

> que aunque es oficial de mérito, me ha parecido más propio y conveniente que varíe a este destino, de el del mando del *Astuto*, para que quede de comandante aquí el brigadier Josef de Somaglia para el establecimiento de las ordenanzas, su cumplimiento y su firme conservación.[122]

Concluido su apresto, el *Peruano* zarpó a principios de noviembre con más de 1 000 000 de pesos registrados[123] y con el saliente virrey Amat y su familia.[124] Como cosa curiosa, cabe señalar que al día siguiente de salir del Callao se encontró a cuatro polizontes. Dos de ellos eran los afrodescendientes Manuel Arias y Joseph Antonio, el primero esclavo y el segundo no se sabe; a los que se sumaban un muchacho y un cholo de oficio zapatero, que al parecer se embarcaron con ánimo de ver Europa.[125] El viaje no presentó mayores contratiempos, arribando a Cádiz en abril de 1777.

Cuatro meses antes había vuelto a salir de ese puerto con destino al Callao el *San Pedro de Alcántara*, en conserva con el navío de registro *Aquiles*. Al mando del capitán de navío Manuel Fernández de Bedoya, el *San Pedro de Alcántara* llevaba 4 000 quintales de azogue, 3 000 bayonetas regulares, 1 000 lanceadas, además de varios millares de espadas y sables, así como otro material para las tropas virreinales.[126] La travesía no presentó mayores problemas hasta alcanzar los 61° 30′ Sur, cuando la falta de viento lo detuvo varios días. Pronto comenzaron a escasear los víveres y con ello se incrementó el número de enfermos y se produjeron los primeros decesos. Bedoya intentó recalar en Concepción, Valparaíso y Coquimbo, pero nuevamente los vientos le jugaron una mala pasada. Lo cierto es que arribó al Callao a

[122] Ídem, legajo 417-2, doc. 712, Guirior a Castejón, Lima 2/11/1776

[123] Ídem, legajo 417-2, doc. 712, Guirior a Castejón, Lima 2/11/1776. Alfredo Sáenz-Rico Urbina, "Consideraciones sobre la integridad del virrey Amat en el gobierno del Perú", p. 100.

[124] AGS-Marina, legajo 417-2, doc. 953, Somaglia a Arriaga, Lima 14/8/1776; legajo 418, doc. 713, real orden, Madrid 9/12/1777, aprobando la permuta. AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina. Navíos 9, libro del *San José el Peruano*.

[125] AGS-Marina, legajo 417-2, doc. 701, Mozo a Castejón, Cádiz 10/4/1777.

[126] Ídem, legajo 417-2, docs. 1002 y 1004, Madrid 10 y 14/12/1776; doc. 1027, Cádiz 4/1/1777, estado al zarpe del *San Pedro de Alcántara*; doc. 472, estado al arribo al Callao, 17/6/1777.

mediados de junio habiendo muerto durante la travesía 55 de los casi 500 hombres con que había salido de España. Según refirió Somaglia el número de enfermos que traía a bordo era excesivo, "en términos de no haber quedado a su bordo a la fecha de esta más que treinta hombres sanos".[127]

Cerca de 250 hombres pasaron al hospital de Bellavista, falleciendo 42 de ellos en los dos días siguientes a su arribo. Dada la poca gente hábil que había quedado a bordo, se asignó personal del *Astuto* para realizar las faenas diarias del *San Pedro de Alcántara*, pero pronto comenzaron a presentarse síntomas de enfermedad también entre esta gente.[128]

Tan alta tasa de morbilidad, atribuida por Bedoya a la falta de dietas a partir de la isla de los Estados, no fue bien recibida en la Secretaría de Marina, que consideraba que tanto el comandante como los oficiales habían fallado al no haber arribado a los puertos chilenos en busca de refresco.[129]

Los primeros días de junio, poco antes del arribo del *San Pedro de Alcántara*, la *Monserrat* fue despachada a Guayaquil para traer maderas que serían usadas en la carena de la *Águila*, cuyo estado no le permitía dirigirse a dicho puerto para ser recorrida. Para facilitar la selección de maderas en Guayaquil el carpintero Simón Maltés fue enviado a ese puerto en la fragata mercante *Soledad*.[130] También debía traer mangle para proteger el camino al Callao, que había quedado inundado al salirse el mar el 15 de diciembre de 1776.[131] Para que la urca tuviese mayor capacidad de carga se le retiró parte de la artillería, dejándole sólo diez cañones de 6 libras y dos pedreros de 2.[132] La comisión se cumplió sin mayores novedades y la *Monserrat* estuvo de regreso en el Callao a finales de diciembre.[133] Sin embargo, durante su ausencia se consideró que el estado de la *Águila* no justificaba volver a repararla, optándose por rematarla. Este proceso dio por

[127] Ídem, legajo 419-1, doc. 467, Bedoya a Castejón, *San Pedro*, Callao, 20/6/1777; doc. 465. Somaglia a Castejón, Lima 20/6/1777.

[128] Ídem, legajo 419-1, doc. 466, Somaglia a Castejón, Lima 18/6/1777; doc. 473, Somaglia a Castejón, Lima 19/7/1777.

[129] Ídem, legajo 419-1, doc. 471, Guirior a Gálvez, Lima 20/6/1777.

[130] Ídem, legajo 418, doc. 715, Somaglia a Castejón, Lima 1/5/1777.

[131] Guirior, *Memoria de gobierno...*, p. 106. AGMAB, CA 811/206.

[132] AGS-Marina, legajo 418, doc. 716, Somaglia a Castejón, Lima 7/6/1777; doc. 717, Somaglia a Castejón, Callao 2/6/1777.

[133] Ídem, legajo 419-1, doc. 455, Somaglia a Castejón, Lima 8/1/1778.

comprador a Francisco Fragua, quien pagó 34 000 pesos, suma que sería remitida a España para la construcción de otra nave más adecuada para navegar en la Mar del Sur.[134]

Ante la necesidad de enviar el situado a Panamá, en enero de 1778 el virrey Guirior dispuso que se incorporara al servicio naval la goleta *Nuestra Señora del Pilar*, conocida también como *Princesa de Aragón*, que zarpó a mediados de febrero con 400 000 pesos a bordo.[135]

Ya a finales de 1777, en septiembre, Guirior había dispuesto que Somaglia se alistara para retornar a España con el *Astuto*.[136] Abierto el registro en enero siguiente, a mediados de marzo zarpó en conserva con el navío mercante *Aquiles*, llevando a bordo más de 3 000 000 de pesos en oro, plata y piedras preciosas, además de frutos diversos, y el dinero de la venta de la *Águila*. También transportaba una veintena de pasajeros, totalizando unas 450 almas a bordo.[137]

El 17 de julio de 1778, encontrándose cerca del cabo de San Vicente, el *Astuto* se puso al habla con la urca holandesa *Zelden Rust* transbordándole un monto no precisado de oro y plata que había sido embarcado de contrabando en el Callao. Poco después la nave holandesa fue capturada por un buque británico y con ella se perdió también el referido cargamento.[138] El tema fue prontamente conocido por las autoridades españolas y tras las averiguaciones del caso Somaglia quedó sometido a arresto y fue enjuiciado, de resultas de lo cual en 1781 se le privó de su empleo. Por su parte, el capitán de fragata Cayetano de Lángara, segundo comandante del navío, y sus oficiales fueron severamente reprendidos por no haberse opuesto de manera enérgica a que el serení fuese empleado para efectuar dicho contrabando.

[134] Landín Carrasco y Sánchez Masiá "Los viajes promovidos por el virrey Amat...", p. 732. Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti*…, II, pp. 398-400.

[135] AGS-Marina, legajo 419-1, doc. 459, Somaglia a Castejón, Lima 11/1/1778; doc. 462, Lima 14/2/1778, estado en que sale la goleta.

[136] Ídem, legajo 418, doc. 709, Somaglia a Castejón, Lima 25/9/1777.

[137] Ídem, legajo 419-1, doc. 495, Paulino Domínguez, Lima 12/3/1778, carga que conduce el navío; doc. 500, Somaglia, Cádiz 20/7/1778, estado al arribo. Martín Fernández Navarrete, *Biblioteca Marítima Española*, II, p. 159. Guirior, *Memoria de gobierno...*, pp. 62, 67-68.

[138] The Nacional Archives, Kew Gardens, Londres, High Court of Admiralty (en adelante HCA) 32/491.

También fueron sancionados el maestre de plata Paulino Domínguez y el contramaestre primero Tomás Cortés.[139]

El incidente llevó a que, en octubre de 1778, se dispusiera que los virreyes tuviesen más cuidado con el embarco de caudales en buques de la Real Armada.[140]

Al zarpe del *Astuto* quedaron en el Callao el *San Pedro de Alcántara* y la urca *Monserrat*, arribando pocos días después el navío *Peruano*, que al mando del capitán de navío José de Córdoba Ramos había salido de Cádiz a fines de octubre de 1777 conduciendo 4 000 quintales de azogue y carga diversa, así como a algunos pasajeros, entre ellos los botánicos Joseph Dombey, Hipólito Ruiz Ópez y José Antonio Pavón y Jiménez, y los dibujantes Joseph Brunete e Isidro Gálvez, miembros de una expedición hispano-francesa que debía permanecer en el Perú durante cuatro años.[141]

Para entonces la situación internacional se había vuelto a complicar, y pronto España se vería envuelta en una nueva guerra contra Gran Bretaña.

Los nueve años cubiertos están signados por los esfuerzos que se llevan a cabo desde el apostadero del Callao para reafirmar el control español en el Pacífico Sur. El asentamiento de franceses y británicos en Malvinas, seguido por la presencia de naves de esos países en Oceanía y de los rusos en Alaska, dio lugar al envío de varias naves a la zona, que lograron constituir una respetable división al mando del brigadier José de Somaglia.

Como parte de esa reacción, se realizaron cuatro expediciones a Oceanía con la intención de reafirmar la soberanía española en varias islas y establecer asentamientos en Pascua y Tahití. Si bien se logró hacer lo primero, resultó imposible llevar a cabo lo segundo debido esencialmente a las crecientes dificultades económicas del Estado español en general, y del virreinato peruano en particular. Este hecho parece indicarnos dos cosas, mientras que la Real Armada podía concentrar una fuerza significativa en el Pacífico Sur y llevar a cabo viajes relativamente prolongados desde el Callao,

139 AGMAB, Cuerpo General, legajo 620/1172.

140 Guirior, *Memoria de gobierno...*, pp. 62, 67-68.

141 AGS-Marina, legajo 418, doc. 682, Córdoba, Cádiz 19/10/1777, estado al zarpe; doc. 696, Ruiz Puente a Castejón, Isla de León 4/11/1777; legajo 419-1, docs. 516 y 521, Córdoba a Castejón, Callao 13/4/1778; doc. 523, Bedoya a Castejón, Lima 114/4/1778.

el aparato estatal que le servía de sustento comenzaba a mostrar evidencias de agotamiento. Esta situación se tornaría más notoria en las décadas siguientes, pese a los esfuerzos llevados a cabo en la costa del Noroeste americano para detener el avance ruso. En síntesis, la capacidad española de continuar expandiendo su presencia fuera de los ámbitos americanos consolidados resultaba crecientemente menor.

Fue también en este periodo (enero de 1772) que se produjo un conato de rebelión en la división del capitán de navío González de Arce. Tales situaciones, críticas como suelen ser, también se presentaron en otras armadas, siendo quizá el caso más notable el del gran motín naval británico de 1797, en plena guerra contra la Francia Revolucionaria. En consecuencia, no se trataba de un acto único en su género, pero sí evidenciaba las dificultades de mantener la disciplina a bordo, especialmente cuando se veían afectados los salarios de la tripulación.

Por otro lado, la forma como fue debelado dicho conato por el virrey Amat deja en claro el poder que la autoridad virreinal llegaba a ejercer sobre la Real Armada, lo motivaba una tácita desaprobación por actuar en un ámbito en el que no tenía competencia. Los medios navales en la zona estaban sujetos sólo en determinados aspectos a esa autoridad, conservando su autonomía en otros, entre ellos los referidos al mantenimiento de la disciplina. Pero tanto Amat como varios de sus sucesores no estaban dispuestos a aceptar esta limitación a su poder, lo que habría de generar numerosas fricciones entre el virrey y el comandante de marina.

Las vinculaciones con el apostadero de San Blas de Nayarit muestran la importancia del Callao como puerto de acopio y redistribución de los medios enviados desde España en apoyo al esfuerzo por preservar la costa del Noroeste. Esta labor se incrementaría en las décadas siguientes, cuando dicho apoyo se brindó también al apostadero de Manila. Lamentablemente, por la creciente debilidad del aparato estatal hispano que ya hemos referido, ambos esfuerzos fueron limitados.

Los temas de salubridad, ya mencionados en el capítulo precedente, se tornaron críticos en este periodo, especialmente en aquellos buques que realizaban una travesía directa desde España hasta el Callao, como fueron los casos del *Astuto* y del *San Pedro de Alcántara*. Esto llevó al establecimiento de un hospital naval en el pueblo de Bellavista, que unido a los almacenes

de marina, levantados donde antes habían estado los de la Armada del Mar del Sur, constituían las instalaciones de apoyo del apostadero.

Finalmente, el escandaloso contrabando llevado a cabo por Somaglia evidencia un tipo de actividad ilegal vinculado al transporte de caudales públicos y privados que realizaba la Real Armada. Este era un tema complejo, y es posible que hayan existido otros casos de contrabando que no fueron descubiertos. Pero, al margen de ello, con ese tipo de transporte las naves reales prestaban un valioso servicio tanto a la Real Hacienda como a los comerciantes, especialmente en tiempos de guerra, contribuyendo de ese modo a la dinámica económica del virreinato.

Apéndices

Tahitianos en Lima

Ocho fueron los tahitianos que se embarcaron en la fragata *Águila* y el bergantín *Júpiter* con destino al Perú. En el primer viaje vinieron cuatro, "los dos grandes como de edad de treinta años, otro mocetón de edad de diez y ocho años vino voluntario, y un muchacho de trece años con beneplácito de su padre".[142] El mayor era Pautu, que tenía entre 33 o 32 años, seguido por Tipitipia, entre 26 y 28 años, venía luego Heiao o Ogeillau, de 18 a 20, y Teituanui que tenía entre 10 y 12 años. Durante el viaje hacia Valparaíso se les dieron los nombres cristianos de Tomás, José, Francisco y Manuel, respectivamente.[143] En el segundo viaje fueron varios los nativos que deseaban venir al Perú, pero sólo se aceptó en la *Águila* a "dos que habían sido escogidos, el uno por ser muy práctico de todas las islas que están al Este, llamado Paloro, y el otro llamado Barbarua, por ser de los más principales de la isla de Orayatea, y cuñado del Eri Otu, por cuyo empeño se le admitió".[144] Otros dos, Matarua y Pujoro, fueron embarcados en el *Júpiter*.[145] De estos cuatro,

142 Diario de Amich [Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas…*, III, p. 85].

143 Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti…*, I, p. 342; II, p. 63.

144 Diario de los misioneros Clota y González [Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas…*, III, p. 119].

145 MNM, ms. 208, ff. 92v-93, 95v.

dos fallecieron en Lima, uno retornó en el tercer viaje y otro permaneció en la capital peruana.[146]

De los seis que hemos podido identificar, Tipitipia o José falleció en marzo de 1773, en Valparaíso, "de indigestión, a que sobrevino calentura maligna".[147] Los otros fueron alojados en el palacio del virrey, recibieron diversos regalos, especialmente ropa, espadas y armas, así como rosarios, medallas y otros elementos religiosos.[148] De ellos, Heiao murió víctima de viruela en el Hospital de San Andrés, el 2 de septiembre de 1773, habiendo sido bautizado cinco días antes como Francisco José Amat.[149] Barbarua falleció en el mismo hospital el 30 de junio de 1775, pocas semanas después de arribar al Callao, habiendo abrazado la fe católica con el nombre de Carlos.[150]

Según un testimonio contemporáneo, Pautu y Teituanui, los dos sobrevivientes del primer viaje, fueron bautizados en la Catedral de Lima a las 8 de la noche del 11 de octubre de 1773. Sin embargo, tenemos algunas dudas sobre la fecha y lugar de bautizo, pues el archivo parroquial correspondiente no conserva el registro de ese evento. Lo cierto es que Pautu fue bautizado como Tomás Amat, mientras que su joven compañero fue llamado Manuel Amat. Los padrinos fueron dos sobrinos del virrey: Antonio y José Amat y Rocaberti, teniente coronel de la plaza del Callao y comandante del batallón de Dragones, respectivamente. El mismo 11 de octubre recibieron la confirmación de manos del arzobispo de Lima, Antonio Parada, siendo sus padrinos Balerio Gasols, capitán de la guardia del virrey, y José Aramburú y Morales, párroco de la catedral.[151]

El otro tahitiano, Paloro o Puhoro, fue bautizado entre mayo y septiembre de 1775 con el nombre de José, zarpando de regreso a su isla natal en el tercer y último viaje de la fragata *Águila*.[152]

[146] Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 335.

[147] Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas*…, III, p. 88.

[148] Amat, *Memoria de gobierno*, p. 332. Diario de los misioneros, 9/1/1775, [Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas*…, pp. 115-116].

[149] Parroquia del Sagrario, Lima, libro de defunciones n° 9, f. 61v, 2/9/1773.

[150] Ídem, f. 83, 30/6/1775.

[151] Mellén, *Máximo Rodríguez*…, pp. 12-13, 225-226, 228.

[152] Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 335.

Ya de regreso en Tahití, primero Pautu [Tomás Amat] y luego Teituanui [Manuel Amat] abandonaron a los franciscanos y se reunieron con los suyos, tema que es referido tanto en el diario de los misioneros como en el de Máximo Rodríguez. Lo cierto es que en la última visita de Cook a la isla, en 1777, el cirujano del *Discovery* sólo reporta la presencia de dos isleños que habían estado en Lima, uno de los cuales es mencionado como Tiarraboo. En 1789 Paloro seguía vivo, siendo reportada su presencia tanto por el capitán William Bligh, de la *Bounty*, como por el teniente George Mortimer, del *Mercury*.[153]

Máximo Rodríguez

La suerte de estos nativos estuvo muy vinculada a la del joven soldado de la Compañía de Marina del Callao Máximo Fernando Rodríguez de los Reyes.[154] Nacido en Lima hacia 1750, fue hijo de Bruno Rodríguez y María Concepción de los Reyes, ambos naturales de Carhuaz. Al parecer, la suya fue una familia numerosa y gozó de cierta posición económica en esa zona de Ancash.[155] Ingresó al servicio real en 1767 como soldado en la Compañía de Marina del Callao, siendo destinado a la guarnición del navío *Peruano* cuando dicha nave zarpó del Callao hacia Cádiz el 28 de octubre de ese año llevando a los jesuitas expulsados del virreinato.[156] En el puerto gaditano, Rodríguez fue desembarcado y junto con los otros miembros de su compañía pasó a servir en los batallones de marina del departamento de Cartagena, retornando al Callao en 1769 en el *Astuto*.[157]

Pasó después al navío *San Lorenzo*, a bordo del cual tomó parte en el viaje a la isla de San Carlos, donde inició su aprendizaje de lenguas polinesias,

153 Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti*…, III, p. xvii, nota 1, I, p. xxxv.

154 AGN, escribano Antonio Luque, PN 591, ff. 325 y 480-481v.

155 Ídem, PN 384, ff. 204-209. Memorial de Máximo Rodríguez, Lima 27/3/1788 [Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti*…, III, pp. 214-218. Mellén, "Tahití. El diario de Máximo Rodríguez...", pp. 31-33].

156 AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 4, cuaderno 4, Callao, 28/10/1767, estado de fuerza del *San Joseph* al zarpe.

157 AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 5, libros 1 y 2; Supremo Gobierno, Oficios al Virrey, legajo 4.

mejorando su conocimientos de las mismas en el primer viaje de la *Águila* a Tahití, al punto que en mayo de 1773 fue presentado al virrey Amat por el capitán de fragata Bonechea, junto con los tres nativos que habían sobrevivido a la travesía. Luego que el virrey quedara convencido de las habilidades de Rodríguez para comunicarse con los tahitianos, dispuso que desembarque y pase al palacio como "encargado del cuidado e instrucción de los naturales de la Isla Amat que existen en esta capital".[158] Permaneció destacado en ese servicio hasta el 15 de septiembre de 1774, elaborando en ese lapso un valioso diccionario español-tahitiano, con ayuda del piloto Juan de Hervé.[159] En esa fecha volvió a embarcarse en la fragata *Águila* junto con Pautu y Teituanui, para emprender un nuevo viaje a Tahití, donde habría de permanecer diez meses.

Durante su larga estada en esa isla, Rodríguez hizo repetidas expediciones por tierra y mar. Los nativos lo llamaban Merteemo, llegando a ser "muy querido por ellos [...] se convirtió en el más notable de los españoles".[160] Al parecer, parte de esa notoriedad se debió a sus vinculaciones con las mujeres tahitianas, con las que habría llegado a tener descendencia "que ocupó más tarde la tierra de Toparai".[161] Además, escribió un valioso diario que ha sido publicado en inglés, francés y castellano, por constituir una fuente etnográfica de primer orden y de mejor calidad que el escrito por los dos franciscanos que compartieron su estada en Tahití.[162] Rodríguez tuvo algunas diferencias con esos sacerdotes, conforme se desprende de su diario, el cual pudo culminar no sin ciertas dificultades, viéndose a veces obligado a escribir con tinta elaborada por él mismo.[163]

A su retorno al Perú el virrey Amat lo premió con un puesto en la Compañía de Alabarderos, compuesta por unos 50 hombres a los que se había

158 AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 7, libro 2, docs. 52 y ss., entre junio de 1773 y el 15/9/1774.

159 Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti*…, II, p. 4.

160 Ídem, III, p. XVII, nota 1.

161 Información proporcionada por Flora Devatine a Francisco Mellén ["Tahití. El diario de Máximo Rodríguez...", p. 32, nota 10].

162 MNM, ms. 705. Mellén, *Máximo Rodríguez*.... El diario de los misioneros fue publicado por Izaguirre, *Historia de las Misiones Franciscanas*…, III.

163 Corney, *The Quest and Occupation of Tahiti*…, III, pp. 215-216.

distinguido con ese nombramiento, pues junto con la Compañía de Lanzas y Arcabauces constituían la guardia del virrey. Por la misma fecha, Rodríguez remitió a Amat una copia de su diario, acompañada de un extracto, donde se incluían los ritos, usos y costumbres de los isleños, así como un vocabulario y una gramática tahitiana. Lamentablemente, a excepción del diario, todos los otros documentos desaparecieron sin llegar a manos de Amat, quien ya estaba de partida hacia España.[164]

Promovido a subteniente en octubre de 1788, poco tiempo después cesó en su empleo y se vio forzado a realizar algunos negocios para sostener a la familia que había formado con María Catalina de Soto, con quien llegó a tener 14 hijos antes de quedar viudo a mediados de 1802. Si bien tuvo la desgracia de perder a 11 de ellos antes de que alcanzaran la adultez, no le fue mal en los negocios, al punto que su esposa pudo contar con algunos esclavos.[165] Máximo Rodríguez contrajo segundas nupcias en agosto de 1803 con Juana Villalba de Sotelo,[166] dotándola con 1 000 pesos y "un anillo de valor de doscientos y tantos compuesto de diamantes brillantes", que en ese momento no llegaba a constituir un décimo de su fortuna.[167] Su mejora social se evidenció al encontrarlo como testigo del matrimonio del conde de Lurigancho.[168] Nuestro personaje tuvo al menos cuatro hijos más en su segundo matrimonio, falleciendo entre septiembre de 1819 y 1824.[169]

164 Ídem, p. 216.

165 AGN, notario Antonio Luque, PN 591, ff. 325, 669v-70, 692v-93. Su primer testamento fue otorgado el 27/8/1794, y para esa época vivían sus hijos Manuel, Antonio, Justo, Francisca Solano, Petronila y Francisca Rodríguez y Soto, y su esposa estaba embarazada.

166 Parroquia del Sagrario, Lima, Libro de matrimonios 11 (1785-1838), f. 122. La novia, nacida en Andahuaylas, era hija de Antonio Villalba y Tomasa Arias de Sotelo.

167 AGN, notario Emeterio Andrés Valenciano, PN 72B, ff. 978-79.

168 Parroquia del Sagrario, Lima, Libro de matrimonios 11 (1785-1838), f. 122.

169 No hemos ubicado la fecha exacta de su deceso, pero su tercer y último testamento está fechado el 8/7/1819, y el 7/9/1819 su esposa vende un negrito sin hacer mención alguna a su esposo [AGN, notario Pedro Cardenal, PN 131, ff. 141-143v, 173]. Sus hijos con Juana Villalba fueron Manuel Antonio (nacido en 1804), Juan Pablo (fallecido antes de 1819), María Candelaria de la Purificación (1810) y otro que nació en 1820.

Capítulo 4

La escuadra de Vacaro (1777-1786)

Entre 1779 y 1783 España sostuvo una nueva guerra con Gran Bretaña, lo que llevó a desplegar una fuerza naval en el Pacífico. Tanto los antecedentes de este despliegue como sus secuelas son analizados en este capítulo, cubriendo así el gobierno de tres virreyes: Manuel de Guirior y Portal de Huarte (1776-1780), Agustín de Jáuregui y Aldecoa (1780-1784) y Teodoro de Croix (1784-1790).

Como parte de su carrera naval, el virrey Guirior había estado en el Perú entre 1743 y 1745 como mayor de órdenes de la escuadra del brigadier José A. Pizarro, y había sido virrey de Nueva Granada antes de ocupar ese cargo en Lima. Su gobierno no fue fácil, pues además de las dificultades económicas generadas por la creación del virreinato del Río de la Plata (1776) y por la declaración del Libre Comercio entre los puertos españoles y americanos (1778), tuvo serias diferencias con José Antonio Areche, visitador general del Perú, Chile y Río de la Plata, las mismas que eventualmente contribuyeron a su destitución.[1] Su sucesor, Jáuregui, debió enfrentar tanto el levantamiento de José Gabriel Túpac Amaru (1780-1781) como la persistente amenaza de una incursión naval británica en el Pacífico, estacionando para ello a las fuerzas navales disponibles en el sur del continente. Finalmente, a la par de llevar a cabo una serie de reformas administrativas, el virrey Croix debió asumir la costosa labor de preparar y despachar de retorno a España a dichas fuerzas navales.

[1] Eulogio Zuidarde Huarte, "Don Manuel de Guirior, teniente general de la Real Armada", pp. 53-55.

Guerra con Gran Bretaña

En 1776 13 de las colonias que los británicos habían establecido en Norteamérica se rebelaron contra su metrópoli, iniciándose una guerra que habría de prolongarse siete años hasta que finalmente el gobierno de Londres reconoció su independencia. Buscando debilitar a su vieja rival, Francia apoyó a los rebeldes y en febrero de 1778 declaró la guerra a Gran Bretaña. España también apoyó a las colonias rebeldes pero sólo se decidió a declararle la guerra a Gran Bretaña el 22 de junio de 1779, una vez que Francia comprometiera su apoyo para recuperar Gibraltar y Menorca mediante la renovación del Tercer Pacto de Familia.

Las campañas sobre ambas plazas corrieron diferente suerte, pues mientras Menorca capituló en 1782, Gibraltar resistió los dos sitios a los que fue sometida. Pero las operaciones españolas también se extendieron a América del Norte, donde Bernardo de Gálvez logró expulsar a las fuerzas británicas a lo largo del Mississippi y tomar Pensacola, lo que permitió que al final de la Guerra Florida retornara a control español. Asimismo, se logró expulsar a los británicos que se habían establecido en la zona de Yucatán, contribuyendo el virreinato peruano a ese esfuerzo con recursos y armas remitidos a través de la Capitanía General de Guatemala.[2]

En el Atlántico Sur, en 1774 los británicos abandonaron la pequeña guarnición establecida en Malvinas tres años antes, cuando España aceptó que restablecieran su asentamiento en ese archipiélago.[3] Pero la guerra generó una creciente presencia de naves y corsarios británicos en esa zona, afectando no sólo el comercio sino también creando la amenaza de nuevas incursiones en el Pacífico Sur. Asimismo, detuvo el esfuerzo exploratorio hacia el noroeste americano, conducido desde San Blas por un reducido grupo de oficiales, entre los que destacó el ya mencionado limeño Juan Francisco de la Bodega y Quadra.

En enero de 1778, aun antes de que estallara el conflicto, el gobierno de Madrid había instruido al virrey Guirior para que, “sin causar gastos

[2] Thomas E. Chavez, *Spain and the Independence of the United States: an intrinsic gift*, pp. 151 y 253.

[3] Freedman, *The Oficial History…*, p. 5.

extraordinarios", tomase medidas para defender las plazas del virreinato. En cumplimiento a dichas disposiciones, en septiembre de ese mismo año se envió pólvora y munición a Chiloé, cuyo puerto de San Carlos había comenzado a ser fortificado en 1777.[4] Asimismo, en julio, poco después de que Somaglia saliera hacia España con el *Astuto*, se dispuso que los navíos *San Pedro de Alcántara* y *Peruano* permanecieran en el Pacífico,[5] y simultáneamente Guirior le ordenaba a Bedoya, quien había sustituido a Somaglia en el mando de las naves del Callao, que "las tuviera a disposición de hacerse a la mar a la primera orden que le diera, y así subsistieran armados hasta que no haya el menor recelo de sospechar inquietudes".[6]

La embarcación que estaba más urgida de reparaciones era la urca *Nuestra Señora de Monserrat*, para lo cual fue enviada a Guayaquil a principios de agosto de 1778. Tras varios meses en ese puerto, y luego de recalar en Paita para embarcar el bizcocho que se le había despachado del Callao, retornó a su puerto base a fines de marzo del siguiente año, trayendo además madera de construcción y otros efectos por cuenta de particulares.[7]

Algunos meses después de que la *Monserrat* saliera hacia Guayaquil, se dispuso que el *Peruano* pasara al sur para llevar el situado y 2 500 fusiles para Valparaíso, Valdivia y Juan Fernández.[8]

> Según la práctica establecida por este superior gobierno [deberá] pasar al puerto de Valdivia en derechura, desembarcar allí los efectos que conduce y dirigirse para el de Valparaíso, tomar en él los víveres y demás encomiendas que deben estar prontas en diciembre de cada año y regresar al de Valdivia, salir de él para el de la Concepción, en donde ha de tomar el destacamento de tropa; y verificado transferirse para el de Valparaíso, recibir allí el situado y víveres y encaminarse a las islas de Juan Fernández, cuya comisión concluida, ha de restituirse al puerto que más le acomodare para verificarlo al del Callao.[9]

4 Guirior, *Memoria de gobierno...*, p. 106.

5 AGS-Marina, legajo 419-1, doc. 484, Madrid 25/7/1778; doc. 487, Bedoya a Castejón, Lima 5/2/1779.

6 Ídem, legajo 419-1, doc. 485, Guirior a Castejón, Lima 5/2/1779.

7 Ídem, legajo 419-1, doc. 457, Bedoya a Castejón, Lima 31/3/1779.

8 Ídem, legajo 419-1, doc. 531, Córdoba a Castejón, Callao 16/11/1778.

9 Ídem, legajo 419-1, doc. 530, Bedoya a Castejón, Lima 20/11/1778.

Córdoba cumplió cabalmente con ese complejo itinerario. Salió del Callao a mediados de noviembre, arribó a Valdivia a fines de diciembre, y a Valparaíso a mediados de enero de 1779, para retornar a Valdivia llevando al nuevo gobernador de esa plaza, Pedro Gregorio de Echenique.[10] Tras recalar en Concepción, donde embarcó a la tropa que debía transportar a Juan Fernández, y recibir víveres en Valparaíso, arribó a Más a Tierra a mediados de abril. Pese a las malas condiciones de mar y a contar con una tripulación reducida (había zarpado del Callao con 286 hombres) logró desembarcar lo que había llevado y recibir a bordo a la relevada guarnición de la isla, pasando luego a Valparaíso donde dejó esa tropa y pudo finalmente retornar al Callao en el mes de junio.[11]

A su arribo encontró en el puerto al navío *América*, que al mando del brigadier Antonio María Vacaro había salido de Cádiz a fines de noviembre de 1778 con 3 000 quintales de azogue y otros efectos, habiendo entrado al Callao a fines de abril siguiente.[12] Apenas un mes después se emitieron reales órdenes tanto al virrey Guirior como a Vacaro, como comandante de los bajeles de la Mar del Sur, indicándoles a ambos que a su recibo ya se habría declarado la guerra contra Gran Bretaña, y que debían proceder a alistar las naves de guerra y a armar otras en corso para atacar el comercio enemigo.[13] Las referidas órdenes llegaron a Lima en septiembre de 1779 y la declaración de guerra fue publicada el 25 de ese mismo mes, pero recién el 21 de febrero de 1781 Guirior emitió un bando permitiendo armar corsarios contra los británicos.[14]

Al proclamarse la guerra se encontraban en el Callao los navíos *Peruano*, *San Pedro de Alcántara* y *América*, los dos primeros con dotaciones reducidas;[15] mientras que la *Monserrat*, que había pasado a Puná para traer maderas, siempre necesarias para las refacciones de las naves, retornó a principios de

10 Ídem, legajo 419-1, doc. 531 bis, Córdoba a Castejón, Valparaíso 9/1/1779; docs. 532 y 533, Córdoba a Castejón, Valdivia 7/63/1779.

11 Ídem, legajo 419-1, doc. 534, Córdoba a Castejón, Valparaíso 4/5/1779.

12 Ídem, legajo 419-1, doc. 609, Vacaro a Castejón, Cádiz 21/11/1778.

13 Ídem, legajo 419-1, doc. 625, Vacaro a Castejón, Lima 5/12/1779.

14 Guirior, *Memoria de gobierno...*, pp. 95-96.

15 AGS-Marina, legajo 419-1, doc. 635, Vacaro a Castejón, Lima 14/9/1779, estado de los navíos.

noviembre. Poco después, Guirior dispuso que Vacaro se preparara para zarpar con todas las naves hacia el sur para reconocer las zonas de posibles asentamientos británicos y estacionarse luego en Talcahuano, desde donde debía mantener una constante vigilancia de la zona e interceptar cualquier posible fuerza enemiga que intentara penetrar en el Pacífico.[16]

Luego de preparar todo lo necesario y embarcar armamento y pertrechos para las plazas de Chiloé, Valdivia, Concepción y Juan Fernández, la escuadra zarpó el 12 de enero de 1780. En el *América* se enviaban a Chiloé ocho cañones de bronce de 24 libras, dieciséis de hierro del mismo calibre y otros cinco más de bronce de 20 libras, además de pólvora y balería. En el *San Pedro de Alcántara* se remitían a Valdivia cinco cañones de 24 libras y el material correspondiente. En el *Peruano* se despacharon a Concepción pólvora y balas, así como 200 pares de pistolas. En la *Monserrat* se remitieron más piezas de artillería para Juan Fernández, a donde en octubre del año anterior se habían enviado ocho cañones de diversos calibres, con un sargento y un cabo para instruir a las milicias. Cumplidas sus comisiones particulares, las naves debían reunirse en Talcahuano.[17]

En el Callao quedaron la pequeña goleta *Princesa de Aragón* y el capitán de fragata José de Uribe para que asistiera al virrey en todo lo relativo a la Armada y al cuidado de los almacenes y barracas. Como parte de sus funciones, en marzo reconoció las naves existentes y recomendó fletar la fragata *Águila* y el paquebote *Merceditas*. La primera, que era la misma que había servido en la Real Armada hasta hacía poco, fue habilitada como nave de guerra y en conserva con el *Merceditas* zarparon a fines de junio de 1780 llevando auxilios para Guayaquil y Panamá.[18] Si bien ambas plazas pertenecían al virreinato de Nueva Granada, en la práctica sólo podían ser asistidas y protegidas por el peruano, remitiéndose a la primera algunos artilleros con dos cañones de bronce de 12 libras, 19 de 8 y nueve de 6, un mortero de 12 libras y un pedrero de 15, así como 500 fusiles y 200 espadas, además de otro material de guerra; y a Panamá tanto el situado como 1 000 quintales de pólvora,

[16] Guirior, *Memoria de gobierno...*, pp. 108-109.

[17] Ídem, pp. 108-109.

[18] AGS-Marina, legajo 420, docs. 444 y 445, Uribe a Castejón, Callao 26/6/1780; 446, Callao 26/6/1780, estado en que sale el *Merceditas*; doc. 447, Lima 14/6/1780, contrata de fletamento de la *Águila*; doc. 448, Lima 8/5/1780, contrata de fletamento de la *Merceditas*.

que serían posteriormente aumentados con otros 1 000. Una vez cumplida esa comisión, las naves debían dirigirse a Realejo para adquirir hasta 10 000 pesos de brea y alquitrán, pasando luego a Paita para aprovisionarse de víveres, antes de reunirse con la escuadra en Talcahuano.[19]

Por otro lado, la *Princesa de Aragón* zarpó hacia Guayaquil para ser recorrida y a su regreso traer maderas al Callao, pasando luego a ponerse a órdenes de Vacaro. Su recorrido demoró más de lo previsto, y al llegar al Callao se determinó aparejarla como pailebote antes de que continuara con su viaje al sur, donde se consideraba sería de suma utilidad para explorar las islas del archipiélago de Chiloé.[20] Guirior también dispuso que todos los mercantes que salieran del Callao hacia Chile tocaran en Juan Fernández para informar de cualquier novedad al gobernador de Chile.

Cumplidas sus comisiones particulares las naves de Vacaro arribaron a Talcahuano en mayo de 1780, donde al mes siguiente ingresó la fragata *Santa Paula*, que al mando del capitán de navío Benito Antonio de Lira venía de Buenos Aires con artillería y pertrechos para fortalecer Realejo ante el avance británico por el río San Juan, que apuntaba a apoderarse del lago de Nicaragua, debiendo luego incorporarse a la escuadra de Vacaro. La *Santa Paula* pasó al Callao en septiembre, pero su estado obligó a someterla a extensas reparaciones por lo que se destinó a la fragata mercante *Nuestra Señora de Balvanera* para que continuara con esa comisión.[21]

Por otro lado, cumpliendo la real orden del 15 de marzo de 1780 que disponía reforzar a la escuadra de Vacaro con navíos de registro, el virrey Jáuregui decidió que se armara el *Aquiles*, que tiempo atrás había pertenecido a la Armada. De propiedad del teniente de navío Manuel Calvo, el *Aquiles* fue despachado a Valdivia con el situado, uniéndose luego a las naves en Talcahuano.

[19] AGS-Marina, legajo 420, doc. 450, Vacaro a Castejón, Talcahuano 28/12/81780. Guirior, *Memoria de gobierno...*, pp. 108, 110-111.

[20] Guirior, *Memoria de gobierno...*, p. 111. Agustín de Jáuregui, "Relación que hace el Excmo. Sr. D. Agustín de Jáuregui, virey que fue de estos reinos del Perú y Chile, a su sucesor Excmo. Sr. D. Teodoro de Croix, desde 20 de julio de 1780 hasta 3 de abril de 1784", en Sebastián Lorente (editor), *Relaciones de virreyes y audiencias que han gobernado el Perú*, III, en adelante Jáuregui, *Memoria de gobierno...*, p. 196. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 10, Lima, Vacaro a Valdés, 5/3/1784.

[21] Jáuregui, *Memoria de gobierno*, p. 194. AGS-Marina, legajo 420, doc. 650, Lira a Castejón, Callao 24/8/1782; y doc. 651, Lira a Jáuregui, Lima 5/8/1782.

También se fletó el pequeño bergantín *Diligente*, pagando 200 pesos mensuales para que actuara como patache auxiliar.[22] Este bergantín había llegado de La Coruña, incorporándose al servicio de la escuadra en mayo de 1781.[23]

Cubierto el acceso al Pacífico por el extremo sur del continente, y apoyado a Guayaquil, Panamá y Realejo, el virrey peruano también recibió instrucciones de Madrid de remitir artillería al puerto mexicano de San Blas. Para ello, en junio de 1781 zarpó de dicho puerto la fragata *Santiago de Galicia* llevando azogue para las minas peruanas.[24] Luego de verse forzado a realizar urgentes reparaciones en Panamá, arribó al Callao en julio de 1782, zarpando de regreso en marzo siguiente con 16 cañones de 24 libras, 12 de 5 y 20 de 8, con sus respectivas cureñas.[25] La reparación de la *Santiago de Galicia* demandó 140 000 pesos.[26]

La escuadra al mando de Vacaro habría de permanecer estacionada en Talcahuano durante tres años, realizando durante ese lapso diversos cruceros entre dicho puerto, Juan Fernández, Valparaíso y Valdivia. Sin embargo, las condiciones en que las naves operaban eran difíciles por el limitado apoyo que podían recibir en su puerto base, y pronto comenzó a sentirse la necesidad de hacerles reparaciones mayores. Esto habría de generar una serie de roces entre Vacaro, el capitán general de Chile Tomás Álvarez de Acevedo y el virrey Jáuregui, pues mientras que el primero propuso insistentemente que su escuadra o al menos algunos buques invernaran en el Callao para poder mantener un nivel operacional adecuado, el segundo insistió en que se mantuvieran cruzando entre Valdivia, Juan Fernández, Chiloé y otros puntos;[27] y el tercero en que permaneciera en su estación.

Los pedidos de Vacaro para que la escuadra invernara en el Callao se registran en sus cartas al virrey Jáuregui de fechas 15 y 17 de enero, 19 de febrero, 29 de marzo, 25 de junio y 26 de julio de 1781; y del 12 de junio, 9 y 12 de septiembre, y 22 de diciembre del siguiente año. A todas ellas res-

22 Jáuregui, *Memoria de gobierno...*, 195.

23 AGS-Marina, legajo 422, doc. 458, Vacaro a Castejón, Talcahuano, 25/5/1781.

24 Archivo General de la Nación, México, Marina, vol. 49, exp. 67, ff. 125-126v, Ignacio de Arteaga a Mayorga, Tepic, 5/7/1781.

25 Jáuregui, *Memoria de gobierno...*, p. 195.

26 Lohmann, *Siglos XVII y XVIII...*, p. 197.

27 AGS-Marina, legajo 422, docs. 453-457, Vacaro a Castejón.

pondió el virrey negándose a aprobar dicho pedido, indicándole que debía reparar sus naves en Talcahuano o en el cercano astillero de San Vicente.[28]

Este tema habría de generar severas críticas por parte de Jáuregui, muchas de las cuales han sido recogidas por algunos historiadores chilenos, entre ellos Barros Arana, quien señala que:[29]

> Esa división naval, sin embargo, no se hallaba en estado de entrar en combate con los marinos de la Gran Bretaña, hombres generalmente experimentados y provistos, además, de todos los elementos y recursos con que la ciencia y la industria habían dotado a sus poderosas naves.

Además de las dificultades logísticas, la escuadra de Vacaro también se vio afectada por una epidemia que azotó la zona de Talcahuano y Concepción entre 1779 y 1780, y que algunos han señalado se originó en sus naves.[30] En parte debido a ello y a las bajas que sufrió por enfermedad y deserción, la escuadra debió completar sus dotaciones con gente local, a la que Barros Arana describe como "un crecido número de vagos y de gente inquieta y pendenciera, a la cual se pretendía corregir y utilizar bajo el régimen riguroso que se usaba en la marina de guerra".[31]

En cuanto a las reparaciones de las naves, los argumentos de Vacaro nos parecen más sólidos que los de Jáuregui, pues mientras que el virrey consideraba que podían llevarse a cabo en Talcahuano o en el inmediato astillero de San Vicente, lo cierto es que entre ambas localidades sólo se contaba con ocho calafates, a comparación del centenar del que se podía disponer en el Callao. Naturalmente, tal situación afectó las condiciones de las naves, siendo plenamente justificable la preocupación de Vacaro ante la eventualidad de que tuviesen que entrar en acción.[32]

[28] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Jauregui, Lima 16/2/1784, anexo 4 a Vacaro a Valdés, Lima 16/2/1784.

[29] Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VI, pp. 392-393.

[30] Arthur Robert Steele, *Flowers for the King. The Expedition of Ruiz and Pavon and the Flora of Peru*, p. 123.

[31] Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VI, p. 393.

[32] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21, secretario de Marina a Gálvez, El Pardo 10/2/1783; legajo 3, doc. 8, sobre arribo a Cádiz del *San Pedro de Alcántara*.

Los problemas de la escuadra habían comenzado durante la travesía hacia Talcahuano, en el curso de la cual el *San Pedro de Alcántara* dañó su timón y rindió su palo mayor. Si bien se hicieron reparaciones de emergencia, Vacaro consideró necesario que fuese al Callao para que se le reemplazara el mástil, pero el virrey Guirior le contestó que ante la inexistencia en el Callao de perchas apropiadas las había mandado cortar en Guayaquil y que tan pronto estuviesen listas se las remitiría a Talcahuano. La situación del *San Pedro de Alcántara* se tornó más complicada el 4 de julio de 1780, cuando un rayo terminó de inutilizar su palo mayor.[33] Imposibilitado de navegar en esas condiciones, este navío tuvo que permanecer en Talcahuano cuando a fines de octubre Vacaro zarpó con el resto de la escuadra hacia Valparaíso para recibir la tropa, el situado y los víveres destinados a Valdivia.[34]

El estado del *San Pedro de Alcántara* debía ser realmente crítico, pues en las instrucciones de Vacaro a Bedoya le indica que, en caso de presentarse naves enemigas, debía pegarse a tierra lo más posible y conducir una vigorosa defensa, desembarcando parte de su artillería de la banda de tierra; y si viese que no se puede sostener, debía prender fuego a su nave y dedicarse a defender la costa para rechazar cualquier intento de desembarco enemigo.[35]

Durante la estada de la escuadra en Valparaíso, que duró casi todo noviembre, falleció el capitán de fragata Valcárcel, siendo nombrado en su reemplazo el de igual grado Antonio Pérez de Meca, segundo del *Peruano*.[36]

Tras cumplir con su comisión en Valdivia, la escuadra retornó al fondeadero de Talcahuano, con la novedad de haber rendido el mastelero del *Peruano*. Mientras se esperaban las perchas de repuesto prometidas por el virrey Guirior, en los primeros meses de 1781 se organizó una expedición al interior en la que participó el maestro carpintero del *América*, encontrando en las cercanías del volcán Callaqui pinos que tenían entre 26 y 30 metros de altura, con un diámetro cercano a los 70 centímetros, aparentes para la arboladura de las naves; así como otras maderas que también podían ser utilizadas a bordo. Al tener conocimiento de esto, en mayo de 1781 Vacaro comisionó al teniente

33 AGS-Marina, legajo 422, docs. 440-442, noticias de la escuadra del sur al 17/2/1781; doc. 465, Vacaro a Castejón, Talcahuano 28/10/1780.

34 Ídem, legajo 422, doc. 470, Vacaro a Castejón, Valparaíso 2/11/1780.

35 Ídem, legajo 422, doc. 466, Vacaro a Bedoya, Talcahuano 2/10/1780, instrucciones.

36 Ídem, legajo 422, doc. 472, Vacaro a Castejón, Valparaíso 27/11/1780.

de fragata Timoteo Pérez, de la *América*, para que procediera a abrir caminos y llevar a cabo el corte de las maderas, pero en el curso de esa comisión encontró algunas dificultades con los pehuenches. El comandante de fronteras, Ambrosio O'Higgins, logró apaciguarlos, pero la crudeza del invierno austral motivó que los trabajos se suspendieran a mediados de junio.[37] Estos se reiniciaron al llegar la primavera, y hacia finales de año se habían podido cortar algunas piezas que fueron trasladadas a Talcahuano bajo la protección de las tropas de O'Higgins, al mando del capitán de dragones Vicente Carvallo Goyeneche.[38]

Para entonces, los miembros de la expedición botánica hispano-francesa, a la que nos hemos referido en el capítulo anterior, habían arribado a Concepción. Tras explorar el área donde se había efectuado el corte de árboles para la escuadra determinaron que los pinos existentes allí eran una especie nueva, llamada posteriormente *Araucaria*, la misma que se encontraba presente también en zonas más cercanas a Talcahuano.[39]

La escasez de mano de obra local para los trabajos de mantenimiento de los buques había llevado a Vacaro, ya en enero de 1781, a pedir al virrey que la escuadra a su mando, o al menos parte de ella, retornara al Callao para pasar el invierno. Como luego reportaría, ante la crítica situación del *San Pedro de Alcántara*, que además había tocado fondo en Chiloé en el curso de una comisión a Valdivia,[40] en junta del 17 de marzo se acordó despacharlo al Callao "…por faltarle el mayor y tener quebrantados su timón y casco. No podía hacerse otra cosa, y si en ese estado hubiera estado otro buque también habría tenido que optarse por despacharlo".[41]

En cumplimiento al acuerdo de marina señalado, a fines de abril zarparon de Talcahuano el *San Pedro de Alcántara* y el *América*, que lo acompañó

[37] Ídem, legajo 422, doc. 531, Vacaro a Castejón, Talcahuano 25/5/1781; doc. 532, Vacaro a Castejón, Talcahuano 25/6/1781.

[38] Ídem, legajo 422, docs. 538 y 539, Vacaro a Castejón, Talcahuano 23/12/1781. Sobre la participación de Carvallo véase Miguel Luis Amunátegui, "Historiadores de Chile, don Vicente Carvallo i Goyeneche", pp. 269-270. Ricardo Donoso, *El Marqués de Osorno Don Ambrosio Higgins, 1720-1801*, p. 121.

[39] Steele, *Flowers for the King...*, pp. 119-120.

[40] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 3, carpeta 4, 5/12/1784 a 22/7/1785, resumen hecho en San Lorenzo 8/10/1785.

[41] Ídem, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés, 16/2/1784.

hasta los 32° Sur antes de retornar a Talcahuano.[42] El virrey Jáuregui se disgustó al conocer del arribo de la nave de Bedoya, y pese a desaprobar que hubiese abandonado Talcahuano tuvo que disponer lo necesario para que se le hicieran los trabajos que requería, que incluyeron echarlo en tierra y descubrir la quilla.[43] Durante la estada del *San Pedro de Alcántara* en el Callao se produjo un incidente entre el brigadier Bedoya y el capitán de navío Benito Antonio de Lira, comandante de la *Santa Paula*, pues este último se negó a someterse a las órdenes de Bedoya, aduciendo que se encontraba sujeto sólo a las del virrey.[44] Concluidas sus reparaciones, el *San Pedro de Alcántara* pasó a Valparaíso y a fines de mayo de 1782 se reunió con la escuadra en Talcahuano.[45]

Mientras tanto, en Talcahuano los buques debieron enfrentar los rigores del clima, experimentando el 9 de junio de 1781 una fuerte borrasca que hizo garrear a varios de ellos, e impidió a la *Monserrat* arribar a Valparaíso con la guarnición que había relevado en Juan Fernández a principios de ese mismo mes. En el fondeadero de Más a Tierra había perdido cuatro anclas con sus cables, lo que la llevó a tocar fondo con el timón antes de poner proa hacia Valparaíso. El temporal le destrozó el velamen envergado, rindió el mastelero de velacho y le causó varias otras averías en el casco y la arboladura, arribando a Talcahuano el 22 de junio en busca de auxilio.[46]

Para entonces el *Diligente* estaba reconociendo la costa y el *Merceditas* requería urgentemente el recorrido de su casco. La situación de la escuadra se tornó más complicada el 6 de julio, cuando en medio de una nueva tempestad un rayo cayó en el fondeadero con el resultado de "estropear cinco hombres en la urca *Monserrat*, hacer trozos el mastelero de juanete mayor del navío *América* y lo mismo en igual sitio y pieza al nombrado *Aquiles*, poniendo a toda la escuadra y vecindario de este pequeño pueblo en gran consternación".[47] La posibilidad de que dichos accidentes se repitieran en el

[42] AGS-Marina, legajo 422, doc. 474, Vacaro a Castejón, Talcahuano 25/5/1781.

[43] Ídem, legajo 422, doc. 476, Vacaro a Castejón, Talcahuano 23/12/1781. Jáuregui, *Memoria de gobierno...*, p. 196.

[44] AGS-Marina, legajo 423, docs. 555-557, Bedoya a Castejón, Lima 20/12/1781.

[45] Ídem, legajo 424, doc. 67, El Prado, real orden 28/1/1783.

[46] Ídem, legajo 422, docs. 489 y 490, Vacaro a Castejón, Talcahuano, 25/6/1781.

[47] Ídem, legajo 422, doc. 483, Vacaro a Castejón, Talcahuano 26/7/1871.

mes de agosto, que es el de mayor rigor invernal en la zona, llevó a Vacaro a depositar la pólvora de todos los buques en el *Diligente* y el *Merceditas*, asegurando el primero en un pequeño fondeadero ubicado en la isla Quiriquina, y el otro algo más próximo de la escuadra, aunque a una distancia prudente de la misma.[48]

A fines de enero de 1782 la escuadra volvió a hacerse a la mar, recalando en Más a Tierra para tratar de recuperar las anclas perdidas por la *Monserrat* en ese fondeadero, y embarcar en Valparaíso las jarcias que se había mandado fabricar.[49] Hacia mediados de ese año el *San Pedro de Alcántara* se reincorporó a la escuadra, y a fines de noviembre el *Diligente* fue enviado a Valdivia para acopiar duelas y remos, mientras que el *Aquiles* también fue despachado al Callao por considerarse que ya no eran necesarios sus servicios, siendo retornado a su propietario en febrero de 1783.[50]

Para entonces la capacidad operacional de la escuadra había alcanzado niveles críticos, tal como expresó Vacaro en su correspondencia de enero de ese año.[51] Poco después, a fines de febrero, la *Santa Paula* se incorporó a la escuadra, pero su estado no era mejor que el del resto de los buques, siendo el *San Pedro de Alcántara* el que mayores problemas presentaba. Su trinquete había quedado inútil, debiendo utilizarse uno de los pinos cortados cerca al volcán Callaqui para sustituirlo.[52]

La necesidad de jarcia para las naves había llevado a que a fines de enero de 1783 se despachara al *Peruano* al puerto de Valparaíso. A su retorno, a fines de febrero, se llevó a cabo una junta de marina que, atendiendo al lamentable estado de los buques y a la falta de noticias de enemigos, consideró que no se debía salir a recorrer las costas.[53]

Mientras esto sucedía en Talcahuano, y tomando en cuenta los reiterados pedidos de Vacaro, en enero de 1783 el virrey Jáuregui dispuso que Vacaro "convocase una junta de comandantes y maestros mayores para que en ella

48 Ibídem.

49 AGS-Marina, legajo 421, doc. 653, Vacaro a Castejón, Talcahuano 24/1/1782.

50 Ídem, legajo 424, doc. 87, Vacaro a Castejón, Talcahuano 24/4/1783; doc. 93, Vacaro a Castejón, Talcahuano 20/5/1783.

51 Ídem, legajo 424, doc. 63, Vacaro a Castejón, Talcahuano 24/1/1783.

52 Ídem, legajo 424, docs. 78 y 80, Vacaro a Castejón, Talcahuano 21/3/1783.

53 Ídem, legajo 424, doc. 81, Vacaro a Castejón, Talcahuano 21/3/1783.

se resolviese lo más conveniente al servicio".[54] Tal disposición arribó a Talcahuano a mediados de marzo y la junta se realizó el 14 de abril, acordándose en ella pasar al Callao para carenar a la *América* y a la *Monserrat*, y habilitar las otras naves.[55]

En mayo, mientras las naves se preparaban para retornar al Callao, llegaron noticias de que se estaban sosteniendo conversaciones de paz con Gran Bretaña, por lo que Vacaro dispuso que el *Peruano* y la *Monserrat*, que estaban cargados con maderas para las reparaciones que debían efectuarse a la escuadra, se adelantaran y pasaran al Callao, a donde arribaron a fines de junio con vías de agua y el timón de la urca en mal estado, así como con el bizcocho podrido en ambas naves.[56] Concluida la carga de maderas a fines de junio, el *América*, el *San Pedro de Alcántara* y la *Santa Paula* zarparon hacia el Callao, arribando al mismo a mediados del mes siguiente.[57]

En Talcahuano quedó el capitán de fragata Isidoro García del Postigo, con la comisión de remesar madera y custodiar los pertrechos de la escuadra,[58] y el bergantín *Diligente*, cuyo palo mayor se hallaba podrido y estaba siendo reemplazado. Concluidos estos trabajos, el referido bergantín arribó al Callao a finales de julio.[59]

Para entonces la tensión entre Gran Bretaña y España había disminuido, y si bien el tratado de paz de Versalles sólo sería firmado en septiembre de 1783, ya en enero de ese año ambas potencias habían acordado cesar las hostilidades. Ante esta situación, en junio el gobierno de Madrid dispuso que las naves apostadas en el Pacífico retornaran a España con registro de caudales y frutos, no debiendo quedar en el Callao ningún individuo del Cuerpo de Marina.

[54] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés, 16/2/1784.

[55] AGS-Marina, legajo 424, doc. 82, Vacaro a Castejón, Talcahuano 21/3/1783; docs. 83-86, Vacaro a Castejón, Talcahuano 24/4/1780.

[56] Ídem, legajo 424, docs. 89-91, Vacaro a Castejón, Concepción 11 y 20/5/1783; docs. 105 y 106, Córdoba a Castejón, Callao 4/7/1783. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 8, Bedoya a Córdoba, Callao 18/6/1784.

[57] AGS-Marina, legajo 424, doc. 103, Vacaro a Castejón, Talcahuano 29/6/1783; doc. 108, Vacaro a Castejón, Callao 19/6/1783.

[58] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 10, Vacaro a Valdés, Lima 5/3/1784.

[59] AGS-Marina, legajo 424, doc. 113, Vacaro a Castejón, Lima 5/8/1783.

Se iniciaba ahora la etapa de reparar y aprestar las naves para la siempre dura navegación del Callao a Cádiz. Esto habría de prolongarse varios meses, generando nuevas tensiones entre Vacaro y los virreyes peruanos, primero Jáuregui y luego Teodoro de Croix.

La escuadra de Vacaro en el Callao

De las cinco naves que conformaban su escuadra, los navíos *Peruano* y *San Pedro de Alcántara*, así como la fragata *Santa Paula* eran los que estaban en mejores condiciones. Fue por ello que el 19 de septiembre el jefe de escuadra Vacaro (había sido ascendido a brigadier en junio de 1781 y a su nuevo rango en diciembre de 1782) dispuso que se preparasen para retornar a España a la brevedad posible.[60]

El mando de esa división recayó en el comandante del *Peruano*, el también ascendido jefe de escuadra José de Córdoba, a cuyo buque se le estaba construyendo un nuevo palo mayor y repasando la quilla. Pero había muchos más problemas por resolver, siendo uno de los más serios el completar las dotaciones, cortas en casi 600 hombres. En efecto, durante su larga estada en el sur había tenido numerosos fallecidos, enfermos y desertores, por lo que había sido:[61]

> preciso echar mano de todas las castas de gente que ahora tenemos y se hace indispensable licenciar los más de ellos, ya que por ser indios tributarios que han cumplido la campaña hecha durante la pasada guerra, y ya porque son pocos los individuos útiles que entre los demás se puede escoger.

Estos indígenas peruanos se habían embarcado en 1779 como artilleros, marineros y grumetes, desempeñándose adecuadamente, como señaló el virrey Guirior en su memoria de gobierno:[62]

[60] Ana María García-Junco del Pino, "El regreso de la escuadra de los bajeles del Mar del Sur", p. 73.

[61] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés, 16/2/1784.

[62] Guirior, *Memoria de gobierno...*, pp. 112-113.

> Hame hablado el comandante del buen desempeño que hacen en su ministerio, y puede inferir la aptitud de estos naturales para igual empleo, a despecho de los que continuamente pretenden suponerlos del todo inhábiles, aún viendo sus adelantamientos en los ejercicios a que se aplican.

Lo cierto es que era indispensable completar las tripulaciones de la división de Córdoba, por lo que Vacaro le pidió al virrey que mandase hacer una leva de gente, pero esto habría de sufrir un serio retraso por la necesidad que hubo de reparar los navíos destinados a transportar los regimientos de Soria y de Extremadura desde Panamá al Callao.

Luego de participar en acciones militares en Florida y Santo Domingo, ambos regimientos habían pasado a Guaricó, Venezuela, desde donde se dispuso que se dirigieran al Perú para combatir los movimientos indígenas que habían surgido a raíz del levantamiento de Túpac Amaru II. Según había dispuesto el ministro de Marina en febrero de 1783, las naves de Vacaro debían llevar a cabo tal transporte,[63] pero las tres que estaban en mejores condiciones sólo podían embarcar ocho de las 36 compañías de ambos regimientos. En agosto el virrey Jáuregui convocó en junta a Vacaro, al visitador general y al ministro de la escuadra, determinándose que el *San Pedro de Alcántara* y la *Santa Paula* se asignarían a esa comisión acompañados por transportes mercantes.[64]

Al iniciarse los preparativos de ambas naves se encontró que la fragata tenía podrido el trinquete. Para reemplazarlo se tomó el del navío mercante *San Pablo*, pero luego que concluyeran esos trabajos se encontró que el mayor también se encontraba podrido.[65] Tal situación, y el arribo de instrucciones del teniente general Antonio Valdés, nuevo ministro de Marina, disponiendo que si los buques no habían llegado a emprender tal comisión debían retornar a España a la brevedad,[66] motivaron al virrey Jáuregui a descartar el empleo de los buques de guerra y a contratar el transporte de los regimientos con Antonio López Escudero y Vicente de Garriba. Dicho traslado se llevó a cabo

63 AGS-Marina, legajo 424, real orden 10/2/1783.

64 Ídem, legajo 424, doc. 114, Vacaro al secretario de Estado y de Marina, Lima 16/8/1783.

65 Ídem, legajo 424, docs. 118 y 127, Vacaro al secretario de Estado y de Marina, Lima 5 y 20/7/1783.

66 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 6, Vacaro a Valdés 16/1/1784.

entre finales de 1783 y mediados del siguiente año, en los navíos *Santa Ana*, *Águila*, *Caldas* y otros tres más.[67]

La preparación de estas naves para transportar a casi 2 000 hombres demandó diversos trabajos a la maestranza del Callao, retrasando así los que se estaban llevando a cabo en los buques de la división de Córdoba. Como señaló Vacaro:

> siendo tan corto el número de maestranzas que hay en el Callao, que apenas llegan entre carpinteros y calafates a poco más o menos de cien hombres, no es extraño que nuestras obras se hallen padeciendo algún retraso.[68]

Lo cierto es que para enero de 1784, cuando debía zarpar la división de Córdoba, los buques aún no estaban listos, generando un nuevo y más áspero intercambio de correspondencia entre Vacaro y Jáuregui.[69] Para el virrey los buques debían zarpar sin mayor dilación ni excusa, dándole como nueva fecha para ello el 15 de febrero. Indignado, Vacaro replicó que estaba haciendo todo lo necesario y que la demora se debía en gran medida a que no se cumplió con recorrer anualmente las naves, "como se ejecuta en todos los departamentos de Europa", y como pidió repetidamente mientras la escuadra estuvo en Chile, indicando en esas ocasiones que los buques se deterioraban y "que cuando S.M. los necesitase emplear no los hallaría prontos, y esto es lo que puntualísimamente está sucediendo".[70] Vacaro optó por concentrar sus esfuerzos en despachar primero a los dos navíos, cuyos trabajos quedaron finalmente concluidos los primeros días de febrero, quedando listos para recibir caudales y frutos, tanto públicos como privados.[71] Sin embargo, el problema de las dotaciones persistía, pues a mediados de

[67] Jáuregui, *Memoria de gobierno*, pp. 199-200, 202. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés 16/2/1784; anexos Jáuregui a Vacaro 2/2/1784, y Vacaro a Jáuregui 16/2/1784. Conde de Clonard, *Historia orgánica de las armas de infantería y caballería españolas desde la creación del ejército permanente hasta el día*, VIII, pp. 495-596; X, p. 225.

[68] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés, 16/2/1784, anexo Vacaro a Jáuregui, 16/2/1784.

[69] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés 16/2/1784; anexo Jáuregui a Vacaro 21/1/1784.

[70] Ídem, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés 16/2/1784; anexo Vacaro a Jáuregui, 25/1/1784.

[71] Ídem, legajo 2, doc. 6, Vacaro a Valdés 9/2/1784.

febrero sólo se habían cubierto 70 de las 600 plazas que se requería completar. Peor aún, 300 de los hombres que estaban embarcados habían tenido que pasar al hospital por encontrarse enfermos, siendo humanamente imposible que con los que disponía se pudieran culminar los trabajos y menos aún marinar las naves.[72]

Para la primera semana de marzo se había levado un total de 250 hombres para completar las dotaciones del *Peruano* y el *San Pedro de Alcántara*; "pero de los aprehendidos es menester rebajar bastantes inhábiles y enfermos, siendo lo más sensible que no se halla en toda esta gente un regular número de marineros europeos capaces de desempeñar una maniobra trabajosa en la navegación".[73]

Finalmente, el 22 de marzo se comenzó a embarcar la carga en ambos navíos. Se esperaba concluir en poco más de una semana y zarpar antes de finalizar ese mes, pues dilatarlo más implicaría enfrentar el cabo de Hornos en pleno invierno. Sin embargo, el 11 de abril aún no habían concluido algunos preparativos, como señala el brigadier Fernández Bedoya, comandante del *San Pedro de Alcántara*, indicando que le faltaba completar la aguada, pues además de tener que satisfacer las necesidades de la tripulación, pasajeros y numerosos prisioneros que transportaba, había que regar diariamente las plantas vivas que los botánicos Ruiz y Pavón enviaban a España. Finalmente, el 14 de abril de 1784 ambas naves se hicieron a la mar, con instrucciones de Vacaro de navegar en conserva para poder apoyarse mutuamente.[74]

En el *Peruano* se habían recibido especies y frutos por casi 7 500 000 de pesos, así como 73 cajas de "yerbas y productos naturales para Su Majestad Cristianísima elaborados por el botánico francés don José Dombey".[75]

[72] Ídem, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Jáuregui, 16/2/1784. García-Junco del Pino, "El regreso de la escuadra…", p. 77.

[73] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 6, n° 12, Vacaro a Valdés 5/3/1784.

[74] García-Junco del Pino, "El regreso de la escuadra…", p. 78.

[75] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 6, n° 16, Vacaro a Valdés, 13/4/1784. La carga de Dombey consistía en 21 cajas con minerales, 18 con plantas secas, 4 con fragmentos de árboles, 3 con semillas y cortezas, 1 con conos de pino chileno, 12 con reliquias arqueológicas, 1 con huesos petrificados, 1 con aves, 1 con peces, 2 con arena verde (atacamita) del norte de Chile, y especímenes diversos como conchas, caucho, tierra apta para tintes, y una colección de curiosidades de Tahití [Steele, *Flowers for the King...*, p. 133]. Enrique Álvarez López "Dombey y la expedición al Perú y Chile", pp. 74-75.

En el *San Pedro de Alcántara* se embarcaron especies y frutos por más de 7 500 000 de pesos, además de 53 "cajones de yerbas o producciones naturales elaborados por los botánicos españoles" Ruiz y Pavón, que se sumaban a las 6 "estufas con 31 macetas con plantas vivas", varias de las cuales eran las sobrevivientes de las 20 estufas con árboles de pino chileno que habían embarcado en marzo de 1783 antes de salir de Talcahuano.[76]

En ambos buques iban un total de "setenta y ocho indios procesados, entre hombres, mujeres y niños, al cargo del capitán don Carmen Moncada".[77] Entre los embarcados en el *Peruano* estaban Mariano Túpac Amaru, segundo hijo de José Gabriel Condorcanqui, su tío Juan Bautista, la esposa de este último Susana Aguirre, y el francés Antonio Gramusset, detenido en Chile en 1781 por conspirar contra el régimen colonial. En el *San Pedro de Alcántara* se encontraban Fernando Túpac Amaru, hijo menor de José Gabriel Condorcanqui, Andrés Mendigure y el francés Antonio Alejandro Berney, también procedente de Chile.[78] Asimismo, por error se embarcó al capitán Blas Laso de la Vega, condenado por un delito que no estaba vinculado a la rebelión de Túpac Amaru.[79]

Al zarpe de estos navíos quedaron en el Callao el navío *América*, la fragata *Santa Paula* y el paquebote *Princesa de Aragón*, el último de los cuales fue devuelto a sus propietarios luego de traer de Talcahuano los pertrechos que quedaban en los almacenes provisionales de la escuadra. Los trabajos en la fragata concluyeron a principios de mayo y a finales de ese mes pudo zarpar con más de un 1 000 000 de pesos, además de plata labrada, 2 400 arrobas de cascarilla, cacao y cobre.[80]

76 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 6, n° 16, Vacaro a Valdés, 13/4/1784. Lo embarcado por Ruiz y Pavón consistía en plantas secas, semillas y madera, algo de oro, plata y cobre, animales preservados, aves y peces; conchas, piedras y tierra; y utensilios y ropa de los indígenas; además de dibujos de 1 013 plantas, más de 800 de las cuales eran nuevas y los restantes reemplazaban a los perdidos en el *Buen Consejo* en 1780 [Steele, *Flowers for the King...*, pp. 120, 136-137].

77 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 3, doc. 2, Vacaro 13/4/1784, estado en que salen a navegar estos buques.

78 Carlos Daniel Valcárcel, *La rebelión de Túpac Amaru*, pp. 197-199. Barros, *Historia jeneral de Chile...*, pp. 419-421. García-Junco del Pino, "El regreso de la escuadra…", p. 79.

79 Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 206-207.

80 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo1, doc. 14, Vacaro a Valdés, Lima 14 y 22/5/1784; legajo 3, doc. 1, Lira a Valdés, Río de Janeiro 26/9/1784. Jáuregui, *Memoria de gobierno*, p. 198.

Distinto era el caso del *América*, pues necesitaba[81]

> una costosa y delicada carena para poder salir a navegar, pues toda su primitiva obra de cedro se halla cuasi inútil de tal modo que apenas tiene cuaderna que con los dedos no se desmenuce, según el reconocimiento que la Junta de Marina con todas las formalidades del caso realizó en Talcahuano.

Por otro lado, la *Monserrat* zarpó en enero de 1784 hacia Valparaíso, llevando 300 quintales de pólvora y alguna carga de particulares para beneficio de la Real Hacienda, pasando en marzo a Valdivia con el situado y con instrucciones de comprar duelas para reemplazar la pipería del *América* y la que se había tomado prestada de los buques mercantes para el *Peruano* y el *San Pedro de Alcántara*. En mayo se dirigió a Concepción llevando la tropa que había guarnecido Valdivia durante la guerra, embarcando las maderas acopiadas "y la multitud de géneros y pertrechos que se almacenaron en aquel destino juzgando más dilatada nuestra permanencia". Con todo ello a bordo retornó al Callao a mediados de octubre de 1784.[82]

Con las maderas y el material traídos en esta urca se iniciaron las reparaciones del *América* para que finalmente pudiera emprender su regreso a España, pero esto habría de demandar casi dos años, lapso durante el cual le sucedieron varias cosas a las naves que ya habían zarpado.

La accidentada travesía del *Peruano* y el *San Pedro de Alcántara*

Poco después de salir del Callao comenzaron a presentarse problemas en el *San Pedro de Alcántara*. El 21 de abril se rindió el mastelero de gavia, arrastrando la verga de gavia y el mastelero de juanete mayor; y el 1° de mayo se detectó una vía de agua por la popa, obligándolo a ponerse al pairo para repararla. Una semana más tarde se detectó otra vía de agua, esta vez en proa, y el día 12 se perdió otra verga de gavia, motivando que se llevara a

81 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 6, Vacaro a Valdés, Lima 16/1/1784.

82 Ídem, legajo 1, doc. 14, Vacaro a Valdés, Lima 14/5/1784; legajo 2, doc. 6, Vacaro a Valdés, Lima nº 2 16/1/1784; doc. 7, n° 3, Vacaro a Valdés, Lima 16/1/1784, y n° 41, Vacaro a Valdés, Lima 16/10/1784; doc. 21, Vacaro a Valdés, Lima 16/2/1784, anexo Vacaro a Jáuregui 25/1/1784.

cabo una junta que recomendó retornar al Callao. Pese a ello, el brigadier Bedoya decidió continuar la navegación, pero la situación continuó deteriorándose y el día 13, cuando ya estaban haciendo once pulgadas de agua por hora, la junta recomendó poner proa a tierra, cosa que finalmente se hizo. El brigadier Córdoba había sido regularmente informado de lo que estaba sucediendo a bordo del *San Pedro de Alcántara*, y tras acompañarlo dos días más optó por continuar con el *Peruano* para doblar el cabo de Hornos antes de que las condiciones climáticas empeorasen. Se encontraban en 44º 4′ Sur.[83]

Si bien se había controlado el ingreso de agua hasta reducirlo a cuatro pulgadas por hora, la situación siguió empeorando a bordo del *San Pedro de Alcántara* en la medida que se acercaba a tierra. Pronto aumentó el ingreso de agua a seis pulgadas,[84]

> y creciendo tanto con los continuos golpes de mar que entraban, que llegando en el entrepuente a media pierna, tuvo que valerse además de todas las bombas, de baldes y mates, con lo que logró vencerlo, pero el 31 hacía 10 pulgadas, estando el daño en la proa, por lo que alijó aguada y leña, pasó cargo [sic] a popa, y no bastando tuvo que alijar también 119 planchas de cobre y 100 cajones de cascarilla acorde con el maestre de plata, con lo que logró que flotase la proa.

El 21 de mayo entró en contacto con la fragata *Santa Bárbara*, que procedente de Buenos Aires se dirigía a Talcahuano, pidiéndole a su comandante que avisara en dicho puerto cual era la condición del navío. Descartando la propuesta de la junta de oficiales para arribar a Chiloé, Bedoya se mantuvo firme en su intención de dirigirse a Talcahuano, viéndose obligado a alejarse de la costa para no poner en peligro su nave. Finalmente, a medianoche del 11 de junio el castigado navío fondeó cerca de Concepción, en la ensenada Coliumo, pasando al día siguiente a Quiriquina. En dicho puerto se encontraba el *Perlita Chilena* pronto a salir para el Callao, en el que Bedoya envió un extenso informe al jefe de escuadra Vacaro.[85]

[83] Ídem, legajo 2, doc. 3, Vacaro a Valdés, nº 28, Lima 20/7/1784, anexo Bedoya a Vacaro, Quiriquina 19/6/1784; doc. 6, Córdoba a Valdés, en la mar 15/7/1784.

[84] Ídem, legajo 2, doc. 8, resumen de carta de Vacaro, Lima 20/7/1784.

[85] Ídem, legajo 2, doc. 3, Vacaro a Valdés, nº 28, Lima 20/7/1784; anexo Bedoya a Vacaro, Quiriquina 19/6/1784.

Pasó luego a Talcahuano, donde encontró a la *Santa Bárbara* y a la *Monserrat*, desembarcando de inmediato la cascarilla, que colocó en un almacén alquilado a un señor Pereira; la plata, que fue guardada en el palacio del maestre de campo; y la pólvora, que fue almacenada en el castillo de Gálvez. Hecho esto, Bedoya nombró al capitán de fragata Isidoro García del Postigo, quien seguía en ese puerto a cargo del corte de maderas para la escuadra, para que se hiciera cargo de las reparaciones del navío, pensando aún que estas podían llevarse a cabo en dicho lugar. Para ello, a fines de junio escribió a Vacaro pidiendo que le remitiese varios repuestos y dinero para los jornales.[86]

El ya mencionado comandante de la frontera, O'Higgins, se negó a permitir que desembarcaran los prisioneros que iban a bordo, por lo que finalmente tuvieron que ser transbordados a la *Monserrat* mientras se llevaban a cabo las reparaciones.[87]

Sin embargo, la situación del navío era peor de lo que se suponía inicialmente, pues al descubrir la proa se encontró las estopas "hechas fango y por consiguiente sin aguante", y que además había una "ratadura", u orificio causado por las ratas, de tres pulgadas de diámetro sobre una de las costuras.[88] Ante esa situación, el 8 de julio se reunió una junta de oficiales para evaluar si era posible reparar el buque en Talcahuano y poder zarpar en diciembre o enero con seguridad para la gente y la carga; o si era necesario pasar al Callao para llevar a cabo dichas reparaciones. La primera medida de la junta fue que los calafates del *San Pedro de Alcántara*, de la *Monserrat* y de la localidad reconocieran el navío, encontrando que necesitaba varias trabajos, entre ellos recorrer los costados y desaforrar los fondos, lo que era imposible de realizar en Talcahuano donde sólo se contaba con ocho calafates y no se disponía de brea ni de fierro. En consecuencia, la junta recomendó proceder al Callao para recorrer en firme al navío, debiéndose realizar los trabajos indispensables para poder alcanzar dicho puerto con seguridad.[89]

[86] Ídem, legajo 2, doc. 3, Vacaro a Valdés, nº 28, Lima 20/7/1784; anexo Bedoya a Vacaro, Concepción 23/6/1784.

[87] García-Junco del Pino, "El regreso de la escuadra…", p. 80.

[88] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 3, Vacaro a Valdés, nº 28, Lima 20/7/1784; anexo Bedoya a Vacaro, Concepción 23/6/1784.

[89] Ídem, legajo 2, doc. 8, Vacaro a Valdés n° 38, 16/9/1784, anexo Bedoya a Vacaro, Callao 15/9/1784.

Concluidas las reparaciones más urgentes, el 1° de septiembre el *San Pedro de Alcántara* zarpó hacia el Callao, donde fondeó dos semanas después. Vacaro se hallaba indignado, pues de todos los buques a su mando el referido navío era el que más atención había recibido en la maestranza del Callao, tanto en 1781 como en los meses previos al zarpe. En parte por ello, y también por la necesidad de acelerar los trabajos, dispuso que ni el comandante, ni los oficiales, ni ningún miembro de la dotación bajasen a tierra, excepto "aquellos individuos que tengan que venir a comprar los comestibles necesarios".[90]

Los trabajos se iniciaron de inmediato, pero mientras esto tenía lugar el brigadier Bedoya fue sometido a un proceso de investigación, pues Vacaro consideraba que no había cumplido a cabalidad sus funciones al mando de su navío y ciertamente tenía que atender los reclamos de los comerciantes que se veían perjudicados por el retraso en sus remisiones. Por otro lado, la salud de Bedoya se había deteriorado en las últimas semanas y empeoró los primeros días de octubre, llevando a que finalmente pasara al hospital de Bellavista, donde falleció poco después. Fue reemplazado en el mando por su segundo, el brigadier Manuel Eguía.[91]

Finalmente, recorrido y reparado, el buque volvió a salir el 21 de diciembre de 1784 con destino a Talcahuano, donde debía recoger lo que dejó y, si podía, completar su tripulación, dirigiéndose luego a Cádiz. Se le pasó gente de mar del navío *América* y alguna más que se logró recoger.[92] A bordo iban 21 oficiales, 262 tripulantes, 77 hombres de guarnición y 22 criados; además de 16 pasajeros, y con partida de registro 18 presos, 8 mujeres y 1 agustino. También transportaba 13 105 quintales de cobre, 16 cajones de libros y varios cajones con plantas vivas enviadas por los botánicos Ruiz y Pavón.[93]

El principal problema en su navegación hasta Talcahuano, a donde arribó el 22 de enero de 1785, fue una epidemia de viruela que se desató

[90] Ídem, legajo 2, doc. 8, Vacaro a Valdés n° 38, 16/9/1784, anexo Vacaro a Bedoya, Callao 15/9/1784.

[91] Ídem, legajo 2, carpeta 8, Vacaro a Valdés nº 39, Lima 5/10/1784. García-Junco del Pino, "El regreso de la escuadra…", p. 80.

[92] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, carpeta 8, Vacaro a Valdés, Lima 20/12/1784, anexo, instrucciones a Eguía, Lima 19/12/1784.

[93] AGMAB, Estados de Fuerza y Vida 2235/41, *San Pedro de Alcántara*, Callao 21/12/1784.

siete días después de salir del Callao, afectando a 76 personas a bordo, varias de las cuales fallecieron durante la travesía. De inmediato, Eguía pidió a Ambrosio O'Higgins que se le auxiliara para bajar a los enfermos a tierra y reemplazar a los tripulantes que había perdido, pero éste dispuso que pasaran a la isla Quiriquina para evitar que la epidemia se extendiera a la población. Por su parte, el corregidor y otras autoridades de Concepción recomendaron que el *San Pedro de Alcántara* pasara a Valparaíso, pero Eguía descartó tal propuesta pues ello facilitaría la propagación de la enfermedad a bordo y demoraría el viaje, por lo que el día 25 pasó a Quiriquina, donde armó un campamento para los enfermos, 18 de los cuales habrían de fallecer en las semanas siguientes, que sumados a los 27 muertos previamente elevaron el total de fallecidos a 45. Finalmente, el 2 de marzo el navío pasó a Talcahuano para reembarcar la plata, la pólvora y sólo parte de la cascarilla que habían dejado ahí en julio pasado, pues venía ya sobrecargado del Callao. Para cubrir las bajas que había sufrido por la epidemia, a los que se sumaron ocho desertores, O'Higgins le proporcionó 58 "guasos nada marineros".[94]

El 4 de marzo, poco antes de salir de Talcahuano, los oficiales del navío presentaron una representación al brigadier Eguía recomendando no emprender el viaje pues temían que la quilla estuviese dañada por la varadura sufrida en 1780. El hecho era que al salir del Callao se embarcaban cuatro pulgadas de agua diarias, pero durante la navegación esta cifra se había quintuplicado, obligándolos a arrojar al mar 31 contenedores de plantas vivas, y con el buque cargado era posible que la situación empeorase al doblar el cabo de Hornos. Eguía se negó a aceptar dicha recomendación y el navío inició su travesía los primeros días de abril. Durante varias semanas el *San Pedro de Alcántara* batalló contra vientos y corrientes y finalmente pudo doblar el Cabo, pero en ese proceso se incrementó la cantidad de agua embarcada. El 17 de mayo se llevó a cabo una nueva junta que acordó que el navío debía dirigirse a Río

[94] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 3, carpeta 4, 5/12/1784 a 22/7/1785. García-Junco del Pino, "El regreso de la escuadra…", p. 81. Es evidente que la viruela fue contraída por algún tripulante antes de salir del Callao, contagiando a sus compañeros en los limitados espacios que debían compartir a bordo. Es posible que algunas personas también manifestaran esta enfermedad en el Callao, pero no al nivel epidémico que tuvo en la tripulación del *San Pedro de Alcántara*.

de Janeiro, pues habían sobrepasado ya la latitud de Montevideo. Su arribo al puerto brasilero tuvo lugar el 15 de junio.[95]

Tras llevar a cabo nuevas reparaciones, el *San Pedro de Alcántara* zarpó hacia Cádiz, pero en la noche del 2 de febrero de 1786 encalló en la costa de Peniche, al norte de Lisboa, falleciendo en ese terrible accidente 128 de las personas que iban a bordo, incluidos varios de los prisioneros. Entre los 270 sobrevivientes se encontró Felipe Túpac Amaru, el hijo menor del ajusticiado José Gabriel Condorcanqui, quien falleció poco tiempo después en España. Tanto el naufragio como el exitoso rescate de la mayor parte del tesoro que llevaba el navío han merecido varios trabajos de investigación, por lo que dejamos en este punto la saga del *San Pedro de Alcántara* para referir brevemente lo sucedido con el *Peruano* y la *Santa Paula*.[96]

Luego de separarse del *San Pedro de Alcántara* el *Peruano* había enfrentado el cabo de Hornos en medio de numerosas dificultades y con una epidemia de escorbuto que mató a 32 pasajeros y tripulantes, entre ellos el joven Mariano Túpac Amaru, fallecido el 27 de julio, e inhabilitó a otros 71. El 15 de julio se avistó y entró en contacto con la saetía catalana *Nuestra Señora de la Purificación*, que se dirigía a Montevideo, en la que Córdoba envió despachos al secretario de Marina sobre las novedades de su travesía. Dos días después, en la noche del 17 de junio, encontrándose a los 58° 51′ Sur, perdió el sistema principal de gobierno, por lo que tuvo que continuar navegando con varones; y en los días siguientes perdió parte de la arboladura y también presentó averías en el casco. Ante esta crítica situación, el 15 de julio Córdoba optó por dirigirse a Río de Janeiro, pues ya había sobrepasado Montevideo.[97]

Su arribo al puerto brasilero se produjo el 4 de agosto, y aun cuando el gobernador del castillo se resistió a dejarle entrar sin autorización del virrey portugués, el poco gobierno que tenía y el número de enfermos que llevaba motivaron a Córdoba a no esperar respuesta y penetrar al fondeadero al día

[95] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 3, carpeta 4, 5/12/1784 a 22/7/1785, resumen hecho en San Lorenzo 8/10/1785. Steele, *Flowers for the King...*, pp. 153-155.

[96] Jean-Yves Blot y Maria Luisa Pinheiro Blot, "*O 'Interface' História-Arqueologia: o caso do 'San Pedro de Alcantara' (1786)*"; "Arqueologia de um navio: o 'San Pedro da Alcântara'", pp. 100-105.

[97] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 6, Córdoba a Valdés, en la mar 15/7/1784; y Río de Janeiro 10/8/1774. Steele, *Flowers for the king...*, p. 134.

siguiente. Las autoridades portuguesas pasaron a bordo y ofrecieron todo su apoyo, logrando que 27 enfermos fueran enviados al hospital, cuatro presos a la cárcel y el tesoro que llevaba a la Casa de la Moneda. Con el auxilio de la maestranza local, a partir del 6 de agosto se comenzó a reparar el timón y se conformó una junta para evaluar los trabajos necesarios para poder continuar el viaje. Ante la posibilidad de que estos demandaran mucho tiempo, Córdoba escribió al virrey del Río de la Plata proponiéndole que una de las fragatas asignadas al Apostadero de Montevideo se dirigiera a Río de Janeiro para transportar el tesoro.[98]

La junta, presidida por Córdoba e integrada por sus oficiales, el contador y los maestros carpinteros y calafates, realizó una prolija inspección del navío, mientras que el buzo reconoció el casco. Para el 30 de agosto ya se había determinado cuales eran los trabajos que debían hacerse, siendo el primero componer la proa "pues un hombre con una sola mano movía toda la pala del tajamar". Éstos se iniciaron los primeros días de septiembre, con la esperanza de poder zarpar hacia Cádiz en un plazo razonable.[99]

En esas circunstancias, el 26 de septiembre arribó al puerto la fragata *Santa Paula*, que también había tenido que enfrentar fuertes vientos y golpes de agua en el cabo de Hornos, que la llevaron a embarcar agua por la amura de estribor, y una epidemia que la obligó a recalar en Malvinas. Tras perder a siete hombres en dicha isla, puso proa a Cádiz, pero el 31 de agosto, al sentirse un fuerte juego en el timón, se le reconoció y encontró en muy mal estado, por lo que su comandante convocó a una junta de oficiales y decidió arribar a Río de Janeiro. Ya en ruta a ese puerto perdió algunos otros elementos de la arboladura, arribando con urgente necesidad de refrescar víveres, pues tenía 40 enfermos a bordo, y estaba embarcando 17 pulgadas de agua al día.[100]

98 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, carpeta 6, nota fechada en Río de Janeiro 10/8/1784, resume carta de Córdoba a Valdés; legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés 16/2/1784; anexo resumen fechado Montevideo 2/10/1784.

99 Ídem, legajo 2, carpeta 6, Córdoba a Valdés, Río de Janeiro 30/8/1784.

100 Ídem, legajo 3, doc. 1, Lira a Valdés, Río de Janeiro 26/9/1784; legajo 2, doc. 6, nota sobre carta de Córdoba a Valdés, Río de Janeiro 4/10/1784. García-Junco del Pino, "El regreso de la escuadra…", p. 83.

Las reparaciones del *Peruano* y de la *Santa Paula* concluyeron a fines de octubre de 1784 y ambas naves zarparon en conserva hacia Cádiz, arribando a fines de febrero siguiente.[101]

El *América* y la *Monserrat*

Tras el zarpe del *Peruano* y la *Santa Paula* debían iniciarse los preparativos para el retorno del navío *América* y de la urca *Nuestra Señora de Monserrat*, un proceso que resultaría complejo y difícil por las crecientes fricciones entre el brigadier Vacaro y el nuevo virrey Teodoro de Croix, quien asumió sus funciones en abril de 1784. Tanto José Antonio Areche como Jorge Escobedo, su sucesor como visitador general y superintendente de la Real Hacienda del virreinato, consideraron excesivos los gastos generados por la presencia de naves de la Real Armada en el Perú. Sus informes a Madrid, avalados por los fuertes desembolsos efectuados para las reparaciones del *San Pedro de Alcántara* y el *Peruano*, llevaron a que se evaluara la posibilidad de vender o desguazar el *América* y la *Monserrat* en caso de ser muy costosa su habilitación.

Una real orden en ese sentido fue recibida por el virrey Croix a principios de agosto de 1784 por vía del Ministerio de Indias, pero por diversos motivos el Ministerio de Marina no la remitió a Vacaro, con lo que este último no se dio por enterado formalmente de la misma. Lo cierto es que el 1° de septiembre de 1784 el virrey le pidió a Vacaro que le informara el costo y el tiempo que demandaría preparar el *América* para salir de regreso a España.[102] Para atender ese pedido, Vacaro dispuso el reconocimiento del navío, dejando pendiente el tema de la *Monserrat* hasta su retorno de Chile con maderas que debían emplearse justamente en dichas reparaciones. Para cuando llegó la urca, a mediados de octubre, las prioridades habían variado pues, como ya se señaló, el *San Pedro de Alcántara* había arribado inespera-

[101] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 3, doc. 2, Córdoba a Valdés, Cádiz 21/2/1785; Listas de Cádiz 8118/348, *Santa Paula*.

[102] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, carpeta 5, Vacaro a Valdés, Lima 5/9/1784; anexo Croix a Vacaro, Lima 1/9/1784.

damente procedente de Concepción y fue necesario utilizar buena parte del material que se había reunido para el *América*.[103]

Mientras el infortunado *San Pedro de Alcántara* se preparaba para salir, el gobierno en Madrid finalmente decidió replegar completamente los medios navales del Pacífico Sur, atendiendo así a las propuestas de Croix y Escobedo, por lo que luego del zarpe de esa nave Vacaro recibió una real orden fechada el 25 de septiembre de 1784, disponiendo el retorno del *América* y la *Monserrat*, con todo el personal de marina comisionado en esas aguas, dejando sólo los individuos de ministerio que resultaran indispensables. También se le ordenaba que la matrícula de gente de mar quedase a cargo de un oficial nombrado por el virrey, debiendo venderse o dejar a disposición del mismo los buques menores que no pudiesen doblar el cabo de Hornos. Con ese respaldo, y sin haber recibido aún la real orden que disponía la venta o desguace de sus naves en caso de ser muy oneroso su alistamiento, a fines de febrero de 1785 Vacaro informó al virrey Croix que necesitaba 100 000 pesos y ocho meses de trabajos para poder zarpar de regreso a España. El 11 de marzo Croix aprobó dicho requerimiento, con la salvedad de que no debía excederse del monto señalado, y finalmente los trabajos se iniciaron en la *América*, lo que llevó a Vacaro a informar que esperaba zarpar a fines de 1785 junto con la *Monserrat*, que sólo requería una ligera recorrida y el cambio del forro.[104]

Esta última habría de estar bastante activa en los meses siguientes, realizando dos viajes a Puertos Intermedios. Zarpó para la primera de estas comisiones el 20 de marzo de 1785, llevando seis compañías del 2º Batallón del Regimiento de Extremadura, al mando del teniente coronel graduado Gregorio de la Cuesta, así como carga pública (400 cajones de azogue y 150 de tabaco) y privada (30 cajones de chocolate). Su estancia en Arica fue breve, retornando al Callao a mediados de mayo para conducir a Arica las tres compañías restantes de ese batallón y a Ilo tres compañías del 2° Batallón del Regimiento de Soria. Zarpó para ese nuevo viaje el 18 de junio, dirigiéndose primero a Arica, desde donde la tropa extremeña marcharía a reunirse con su unidad en La Paz para guarnecer las provincias andinas del virreinato del Río

103 Ídem, legajo 3, carpeta 9, Vacaro a Valdés, n° 9, Lima 17/2/1785.
104 Ibídem.

de La Plata, donde Túpac Catari aún mantenía viva la rebelión iniciada por Túpac Amaru.[105] Pasó luego a Ilo, donde desembarcaron las tropas sorianas destinadas a guarnecer Arequipa, embarcando a los 100 hombres del Batallón de Lima que habían estado cumpliendo dicha función. Realizada esa tarea, la *Monserrat* arribó al Callao el 20 de agosto de 1785, con algunos pasajeros a bordo.[106]

También fue necesario traer madera de Guayaquil, para lo cual se empleó a la fragata *Nuestra Señora del Rosario*, alias *África*, que había arribado al Callao a principios de 1785 enviada por el presidente de Guatemala para ser vendida. Habilitada como paquebote a fines de febrero, completó su comisión guayaquileña en octubre del mismo año.[107]

Pero mientras los trabajos en el *América* avanzaban, Croix recibió una nueva real orden, fechada en junio de 1785, insistiendo en la posibilidad de vender o desguazar las naves. Este tema había sido largamente debatido entre el virrey y el visitador general Escobedo, siendo el primero partidario de la venta y el segundo del más pronto despacho de ambas naves hacia la península con todo el personal de marina en ellas. Si bien esta última postura prevaleció en el caso del *América*, el mejor estado de la *Monserrat* llevó a que algunos navieros locales se interesaran en su compra. Con esa idea en mente, el 28 de octubre Croix ordenó a Vacaro suspender la carena de la urca y proceder a su venta para evitar gastos adicionales.[108] La junta de Marina convocada y presidida por Vacaro se negó a llevar a cabo esas acciones, no sólo por encontrarla contradictoria con la real orden del 25 de septiembre del año previo, sino porque además consideraron que avalar un acto de ese tipo era contrario a las reglamentaciones de marina.

La situación debió ser tirante entre el virrey y el comandante de marina, pero lo cierto es que el 7 de diciembre Vacaro informó al virrey que ponía la *Monserrat* a su disposición y procedió a trasbordar a su navío a todos los oficiales, tropa y marinería de la urca. A cargo de la misma quedó el teniente de navío Juan Hervé, con quince hombres de mar, hasta que el

105 Clonard, *Historia orgánica de las armas de infantería y caballería españolas…*, VIII, pp. 495-596, y X, p. 225.

106 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 3, carpeta 5, 16/10/1784 a 5/9/1785.

107 Ídem, legajo 3, carpeta 7, 20/2 a 20/10/1785.

108 García-Junco del Pino, "El regreso de la escuadra…", p. 86.

virrey Croix designara al nuevo responsable de la nave.[109] Así pues, si bien había perdido una de sus naves, Vacaro había podido aliviar uno de los más serios problemas para el navío donde izaba su insignia, el aumentar su disminuida dotación. Pese a ello, aún le faltaban 200 hombres, que logró completar mediante leva forzosa entre la marinería europea presente en el puerto y con gente traída desde Concepción.[110]

El incidente de la *Monserrat* revela otros aspectos de la compleja relación entre la autoridad virreinal y el mando de una fuerza naval dependiente a su vez de otro sector de la administración española, tema que será recurrente en todo este periodo. En este caso, como se repetiría luego en varios otros, el tema central había sido el excesivo costo de sostener y reparar las naves de la Armada, varias veces mayor que el requerido en España. A ello se sumaba la relativa independencia del mando naval respecto a la autoridad virreinal, y en este caso adicional también de la del visitador general y superintendente de Hacienda Jorge Escobedo. En su correspondencia, este último se queja amargamente de la poca voluntad mostrada por el personal de marina por apresurar los trabajos, acusando a Vacaro de vender la madera destinada a su nave al dueño del mercante *Aquiles*, sin recordar que había sido armado en guerra en el Callao en enero de 1781 y pertenecía aún a la Armada, y construirse un ornamentado bote, "cuyas maderas doradas y pinturas suponían unos miles de pesos, gasto superfluo si se pensaba emprender una travesía transoceánica",[111] cosa en la que ciertamente no le faltaba razón.

Concluidos los trabajos en el *América* en enero de 1786, Vacaro se dedicó a preparar el repliegue de todo el personal de marina presente en el Callao. Esta labor incluyó hacer el inventario de los pertrechos y del material de almacenes, la total liquidación de cuentas, y el disponer del paquebote *Princesa de Aragón* y de las embarcaciones menores. También se vio obligado a desbandar a la Compañía de Marina del Callao, último elemento de las viejas compañías del presidio chalaco establecidas a principios del siglo XVII. Durante los últimos meses, esa compañía había constituido la guarnición de

[109] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 3, carpeta 9, 15/1 a 16/12/1785; legajo 4, carpeta 1, 7/7/1786.

[110] García-Junco del Pino, "El regreso de la escuadra…", p. 86.

[111] Ídem, p. 85.

la *Monserrat*.[112] Vacaro pudo finalmente anunciar que zarparía en marzo, confiando en recibir una sustantiva cantidad de remisiones de plata para España. Sin embargo, con fundado temor de que dicha fecha se postergara, los comerciantes presionaron al virrey para que se les permitiera embarcar sus remisiones en buques mercantes, lo que finalmente fue autorizado en enero, generándose así un nuevo punto de roce con el virrey Croix. Finalmente, tras un nuevo retraso en la habilitación de fondos para trabajos finales que la Junta de Marina consideraba necesarios, el *América* zarpó del Callao el 5 de abril de 1786 con más de 2 000 000 de pesos a bordo, además de bienes y pasajeros, arribando a su destino tras cuatro meses de navegación.[113] Entre los pasajeros iba el obispo del Cusco, Juan Manuel de Moscoso y Peralta, sobre quien habían recaído infundadas sospechas de haber alentado la rebelión de Túpac Amaru II.

El 24 de febrero de 1786, poco antes del zarpe del *América*, arribaron al puerto de Concepción las naves francesas *Boussole* y *Astrolabe*, que al mando del capitán de navío Jean François de Galoup, conde de Laperouse, habían zarpado de Brest en agosto del año previo para llevar a cabo una extensa exploración en el Pacífico. El gobierno español apoyaba ese esfuerzo francés, por lo que los expedicionarios fueron recibidos por el capitán de fragata Isidoro García del Postigo, quien aún permanecía destinado en dicho puerto. Las naves galas estuvieron en Concepción hasta el 15 de marzo, cuando continuaron viaje hacia Pascua, Hawai, Alaska y otros puntos del Pacífico, en busca no sólo de conocimiento científico sino también de posibilidades comerciales y políticas. Lamentablemente, ambas naves se perdieron en 1788 al encallar en el atolón de Vanikoro, en las islas Salomón.[114]

La presencia de Laperouse en Concepción, y su declarada intención de explorar islas desconocidas en el Pacífico, motivó que el virrey Croix retomara el interés en despachar una nave a Tahití, pero como ya se ha visto al tratar este tema, todos sus esfuerzos se estrellaron con las limitaciones de la Real Hacienda.

Tal como había sucedido con otros comandantes de marina, Vacaro tuvo que enfrentar numerosas dificultades para poder mantener la escuadra a su

112 Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 253-254.

113 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 4, carpeta 6, 15/4/1786.

114 Vásquez de Acuña, *Historia Naval del Reino de Chile...*, cap. 32.

mando. Muchas de ellas estaban asociadas a las siempre complejas relaciones con la autoridad virreinal, las que se hicieron más complicadas durante los tres años que debió mantener su fuerza operando con base en Talcahuano. Alejado del centro de poder local, que de alguna manera se había dividido entre el virrey y el visitador general, encontró serias dificultades para convencerlos de tomar algunas medidas esenciales que le permitieran estar listo para cumplir la tarea que se le había asignado. Similares dificultades tuvo que enfrentar con el capitán general de Chile.

En esencia, las autoridades políticas y algunos altos funcionarios coloniales demostraron un gran desconocimiento o falta de comprensión sobre lo que demanda mantener una fuerza naval operando. El resultado pudo haber sido catastrófico en caso de que realmente se hubiera presentado una fuerza británica en el Pacífico Sur. Felizmente esto no llegó a suceder, pero motivó que la Real Hacienda debiera invertir sumas considerables para poner a las naves en condiciones de retornar a España.

Pese a esos sustantivos gastos, el daño que habían sufrido las naves dificultó dicho retorno a algunas de ellas. El caso más dramático fue el del navío *San Pedro de Alcántara*, que por diversos problemas tuvo que volver al Callao, recalar dos veces en Talcahuano y otra en Río de Janeiro para terminar perdiéndose en Peniche.

La guerra con Gran Bretaña volvió a poner en evidencia el papel estratégico que tenía el virreinato peruano para apoyar los esfuerzos defensivos en la costa oeste americana, pues a pesar de haber llevado a cabo un esfuerzo sustantivo al estacionar la escuadra en el sur, también se remitieron auxilios a plazas del virreinato de Nueva Granada. Pero para poder cumplir con esa tarea, hubo que fletar e incluso comisionar como unidades navales a algunos buques mercantes, ya que el reducido número de naves reales era insuficiente para cubrir el Pacífico Sur. Este tipo de acciones se tornaría recurrente en los años posteriores, ya que a pesar de que la Real Armada se encontraba en un franco proceso de recuperación, la vastedad de los dominios españoles hacía simplemente imposible defenderlos en el mar de manera plena y permanente.

Con casi 1 700 hombres a bordo de la escuadra,[115] los problemas de salubridad y deserción fueron sustantivos. Como en anteriores ocasiones, hubo

[115] AGS-Marina, legajo 422, doc. 488, Talcahuano 4/9/1781, estado de los buques de la escuadra.

que embarcar gente local, entre la cual se encontraban numerosos "indios tributarios", con toda probabilidad de la zona yunga, que se desempeñaron en la escuadra a satisfacción de Vacaro. Sobre este punto es importante señalar que no hemos encontrado ninguna queja referida a la lealtad de estos indígenas, algo que podía haberse puesto en cuestión a raíz de la rebelión de Túpac Amaru.

Capítulo 5
Una década de paz (1786-1796)

Los diez años cubiertos en este capítulo están marcados por la creciente presencia de naves británicas y norteamericanas en el Pacífico, dedicadas esencialmente a la caza de ballenas y focas frente al virreinato peruano y al tráfico peletero en la costa del Noroeste. Varios incidentes se produjeron en ese contexto, siendo el más serio el que tuvo lugar en 1789 en la ensenada de Nutka, llevando a España y a Gran Bretaña al borde de un nuevo conflicto. Ese mismo año se inició la Revolución Francesa, desatando un proceso que sumió a Europa en una situación de permanente conflicto entre 1793 y 1815, con sus lógicas repercusiones en el Pacífico, con el breve intervalo de la Paz de Amiens.

Luego que el brigadier Vacaro se alejara del Pacífico Sur en abril de 1786, hubo que esperar hasta mediados de 1790 para que se volviesen a estacionar naves de guerra en esta zona del imperio español. Para esa fecha se había hecho cargo del virreinato el teniente general de marina Francisco Gil de Taboada y Lemos, quien impulsó de manera notoria el restablecimiento de la marina española en el Callao, como se verá oportunamente. Asimismo, entre 1788 y mediados de 1790 arribaron al Callao cuatro buques de la Real Armada, dos de ellos en misión científica.

Por otro lado, los únicos individuos de la Armada que quedaron en el Perú fueron el capitán de fragata Isidoro García del Postigo, los alféreces de fragata Antonio Casulo y Rafael Jurado, el contador José Miguel de Muros y los pilotos Juan de Hervé y José de Moraleda. El primero permaneció en Concepción hasta principios de 1788, pasando luego al Callao, y a fines de marzo de 1789

zarpó hacia Cádiz en la fragata *Aquiles*.[1] Jurado y Muros habían permanecido por razones de enfermedad,[2] mientras que Casulo es reportado como maestro mayor de construcción. Sobre Hervé y Moraleda ya hemos tratado al abordar el tema de la Matrícula de Gente de Mar.

Expediciones de Moraleda y Malaspina

Como ya se mencionara, en 1768 los territorios del extremo sur del continente, que comprendían el archipiélago de Chiloé y las costas aledañas hasta el cabo de Hornos, habían pasado a depender del virreinato peruano. En tiempos de guerra esta accidentada zona podía dar alberge a naves enemigas en sus numerosos canales, por lo que era necesario reconocerlos con prolijidad para poder identificar los posibles sitios que sirvieran a un potencial enemigo. Para esa labor en 1786, el virrey Teodoro de Croix designó al alférez de fragata y primer piloto José de Moraleda y Montero, quien habría de permanecer en Chiloé hasta 1790, retornando al Callao en junio de ese año. Durante ese lapso llevó a cabo dos campañas y varios viajes menores, levantando un "Diario circunstanciado, la Carta General Esférica y catorce planos de los puertos locales".[3] Su labor en esa zona, que en 1826 sería incorporada a la república chilena, ha merecido varios trabajos que nos excusan de entrar en mayores detalles.[4]

Lo que sí podemos señalar es que en febrero de 1790, cuando arribaron a San Carlos de Chiloé las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, al mando del capitán de navío Alejandro Malaspina y del capitán de fragata José de Bustamante, Moraleda les brindó valiosa información de la zona. Estos buques, que estaban llevando a cabo la que sería la más importante expe-

[1] AGI, Lima 685, n° 19, Croix a Valdés, Lima 31/3/1789. ANCh, Capitanía General, vol. 370, doc. 16 y vol. 376, doc. 16, ambos sobre enajenación de los útiles de la Armada en Talcahuano.

[2] Croix, *Memoria de gobierno...*, p. 266.

[3] Hugo O'Donell y Duque de Estrada, *El viaje a Chiloé de José de Moraleda (1787-1790)*, p. 77.

[4] Además del libro de O'Donell véase también el de Vásquez de Acuña, *Historia Naval del Reino de Chile...*, capítulo 34. Recientemente, el historiador chileno Rafael Sagredo ha venido trabajando sobre este personaje, habiendo publicado ya algunos avances de lo que será un aporte mayor que deberá aparecer en el segundo semestre del 2013.

dición científica española en sus posesiones americanas y en el Pacífico, llegaron al Callao en mayo de ese mismo año, permaneciendo en el puerto peruano hasta septiembre antes de continuar su viaje.[5] Malaspina había estado a principios de 1787 en el Callao, al mando de la fragata *Astrea*, fletada por la Compañía de Filipinas, estableciendo en esa oportunidad algunos contactos que habrían de ser de suma utilidad para la expedición científica que estaba llevando a cabo.[6] Gracias a ellos y al apoyo del virrey Gil de Taboada, que había asumido el gobierno ese 17 de mayo, los cuatro meses que duró su estada en el Callao en 1790 le permitieron a los expedicionarios no sólo obtener valiosa información sobre temas políticos, económicos geográficos y etnográficos, sino además emprender algunas expediciones de carácter científico al interior del país.

Pero al margen de este tipo de labores, Malaspina debió ejercer el mando del apostadero del Callao desde el 20 de mayo hasta el 8 de julio, cuando arribó la fragata *Liebre*, con el capitán de navío Tomás Geraldino y Geraldino. En tal condición, a principios de junio dispuso que los buques mercantes adoptaran ciertas medidas sobre "anclas, amarradero, y número de gente a bordo particularmente de noche". Para ello, el oficial de la guardia de las corbetas debía[7]

> examinar el estado de los buques que saliesen, para que incautos, no careciesen de aquellas precauciones, que son indispensables, aún en la más estricta economía mercantil; finalmente debían por sí cortar, con igual dulzura, rectitud, y prudencia, todas aquellas quejas diarias, que ya el capitán, y ya el marinero, en los buques mercantes, encontrasen en sus ideas harto contrarias, y opuestas entre sí.

Pese a estas precauciones, la noche del 7 de junio se produjo un incendio en la fragata *Nuestra Señora del Socorro*, cuyo timón trabó el orinque de una de las anclas de la *Descubierta*. Para evitar que el fuego se propagase a la corbeta, el guardiamarina Jacobo Murphy y los primeros contramaestres

[5] Existe una abundante bibliografía sobre esta expedición. Sobre su primera estada en el Callao puede consultarse Jorge Ortiz Sotelo, "La Expedición Malaspina en el Perú. Primera estadía en el Callao", I, pp. 105-137.

[6] Dario Manfredi, *Il viaggio attorno al mondo di Malaspina...*.

[7] MNM, ms. 610, f. 160v.

de las corbetas lograron remolcar y varar "en la playa del Ancón el buque incendiado, ya que se habían frustrado todos sus esfuerzos para apagarle, o aprovechar los palos y alguna otra parte de sus pertrechos".[8]

La sumaria por este incendio, que se sospechaba había sido intencional, recayó en el teniente de navío Manuel Novales; mientras que el de igual grado Arcadio Pineda se dedicó a instruir la causa por la pérdida de navío *San Pablo* cerca de Valdivia, tema sobre el que trataremos más adelante. Otros oficiales asumieron las tareas de acopiar jarcia e inspeccionar a la *Mexicana*, nave mercante que debía zarpar hacia Cádiz con más de 2 000 000 de pesos a bordo.[9]

Para tener la seguridad de que esta última nave prestaba las garantías del caso, el virrey Gil de Taboada dispuso que fuese reconocida por la Junta de Marina, la cual designó a los alféreces de fragata Francisco Xavier Viana y Juan Vernaci. Tras concluir dicho procedimiento, la fragata zarpó del Callao el 1º de julio de 1790,[10] pero a los 24 días de navegación comenzó a embarcar crecientes cantidades de agua, por lo que tuvo que entrar de arribada a Talcahuano. En dicho puerto fue reconocida por el teniente José Ignacio Colmenares, de la dotación de la fragata *Liebre,* quien indicó que debían llevarse a cabo algunas obras de urgencia. Vuelta en la mar, la fragata continuó haciendo agua, al punto que 20 días después se vio obligada a retornar al puerto chileno, donde debió desembarcar su carga para regresar al Callao, donde fue rematada por no ser factible repararla.[11]

Una vez que Geraldino asumió el mando del apostadero, dispuso que Malaspina, Bustamante y él mismo se constituyesen en junta para examinar los trabajos del piloto Moraleda, quien había retornado de Valparaíso el 4 de junio en la fragata mercante *Carmen*. El dictamen de los tres comandantes fue totalmente favorable, conforme le indica al virrey en carta del 27 de agosto de 1790:[12]

[8] Ídem, f. 161; ms. 281, f. 55.

[9] MNM, ms. 610, f. 161. Carlos Deustua Pimental, "Aspectos de la economía peruana a fines del siglo XVIII (1790-1796)", p. 306.

[10] *Mercurio Peruano*, nº 14, p. 131.

[11] AGN, Superior Gobierno, legajo 30, cuaderno 946 [Elías, *La Marina... 1780-1822*, vol. I, p. 366].

[12] O'Donell, *El viaje a Chiloé…*, pp. 200-201.

> Reconocidos los planos que usted levantó de la costa e isla de Chiloé, se han hallado con toda exactitud precisa en semejantes obras y conforme a las observaciones hechas por las corbetas de su majestad destinadas a este y otros objetos de igual importancia; por lo que, y para remitirlos a su majestad, con el fin de que se tengan presentes en los casos necesarios, y de recomendar el desempeño y utilidad de las tareas y comisión de usted, espero que me remita copia así de los referidos como de los diarios que con este destino le paso, para que quedando un ejemplar en mi secretaría tenga el otro el giro indicado.

Por orden de Gil de Taboada, y tomando en cuenta su larga experiencia en la Mar del Sur, Moraleda y otros pilotos más apoyaron los trabajos de la expedición Malaspina durante los meses siguientes, pudiendo de esa manera reunir una cantidad sustantiva de información sobre esas costas. Asimismo, los oficiales de Malaspina y Bustamante consultaron

> los derroteros, que o pudimos rastrear, o estos nos presentaron; y algunas noticias, sumamente útiles, que don Esteban Ventura Mestre, capitán de la fragata *Galga* del comercio de Cádiz, había trabajado en su larga, é instructiva mansión en estos mares, y nos presentó con el mayor celo, y amor a el servicio.[13]

Moraleda y Ventura Mestre serían particularmente recordados por Malaspina, pues "a costa de mucho desvelos habían recopilado y me presentaron todas las mejores noticias de la Costa siguiente al Norte por lo que abrazaban hasta Acapulco."[14]

En agosto, pocas semanas antes de zarpar para continuar con su expedición, Malaspina presentó al virrey Gil de Taboada sus observaciones sobre la "economía, y arreglo de la marina de guerra y mercante de estos puertos".[15] Si bien el virrey se limitó a agradecer dicho documento, debió ser un elemento más en su empeño por contar con un establecimiento naval permanente en el Callao, incluyendo una capitanía de puerto que asumiera el control de la actividad marítima. En alguna medida, el arribo de la *Liebre*

[13] MNM, ms. 610, ff. 162v-163

[14] Ídem, f. 165v.

[15] MNM, ms. 281, f. 89.

respondía a esa inquietud, incentivada por la creciente presencia de naves extranjeras en aguas del Pacífico.

Buques extranjeros en el Pacífico

Si bien en septiembre de 1783 la Paz de Versalles puso fin a la guerra entre España y Gran Bretaña, un incidente en la actual costa oeste canadiense estuvo a punto de volver a iniciar las hostilidades. Los viajes de exploración de esa costa, realizados durante la década de 1770 para detener el avance ruso, se habían suspendido a raíz del conflicto con Gran Bretaña. Aun antes de que ésta se iniciara, el capitán James Cook había arribado a la ensenada de Nutka, llamada San Lorenzo por los españoles, en la actual isla de Vancouver, donde además de reclamar esos territorios para la corona británica entabló contacto con los nativos y algunos de sus tripulantes adquirieron pieles de nutria que vendieron luego en puertos asiáticos con un considerable margen de ganancia. La publicación de su diario en 1785 despertó el interés en dicho tráfico y algunas naves británicas y norteamericanas se dirigieron a la zona, estableciendo los primeros un pequeño puesto en Nutka.

Sin conocer estas actividades, en 1788 el virrey de Nueva España despachó una nueva expedición hacia la costa del Noroeste, nombre genérico con que fue conocida esa zona, en busca de los rusos. El alférez de fragata Esteban José Martínez, a cargo de la misma, entró en contacto con los rusos en Kodiak y Unalaska e informó al virrey que posiblemente se fueran a instalar en la ensenada de Nutka, por lo que convendría ocuparla previamente. Con dicho fin, en mayo de 1789 Martínez arribó a Nutka al frente de un pequeño contingente militar, deteniendo en los días siguientes a algunos buques británicos.

El incidente generó una enérgica protesta británica y pronto ambos gobiernos comenzaron a hacer preparativos militares. La situación llevó al rey Carlos IV a pedir el apoyo de Luis XVI, pero si bien este se mostró favorable a otorgarlo, la Asamblea Nacional francesa se negó a aprobarlo. Ante esto, el gobierno español se vio forzado a aceptar gran parte de las demandas británicas y el 28 de octubre de 1790 suscribió el Tratado de San Lorenzo de El Escorial, mediante el cual renunciaba a sus reclamos por encima de los

42° Norte, quedando en libertad ambas naciones para ingresar y comerciar en la ensenada de Nutka. Asimismo, reconoció el derecho de los buques británicos a pescar y cazar en el Pacífico, hasta una distancia de cinco leguas de la costa de sus dominios, pudiendo sus dotaciones desembarcar en territorios "no ocupados" y construir albergues temporales para llevar a cabo esas labores. Incluso se permitía su ingreso a puerto en caso de extrema necesidad.

Por otro lado, la publicación del diario de Cook también despertó algunos apetitos en Boston, llevando a que en 1787 un grupo de comerciantes organizara una expedición con la fragata *Columbia Rediviva*, al mando John Kendrick, y el paquebote *Lady Washington*. Separados por una tormenta luego de doblar el cabo de Hornos, Gray puso proa directamente a Nutka, pero Kendrick decidió recalar en Juan Fernández, pues su nave había perdido parte de la arboladura, tenía el timón dañado y además habían muerto dos tripulantes víctimas de escorbuto y otros mostraban síntomas de esa perniciosa enfermedad. A su arribo, el 24 de mayo de 1788, el sargento mayor Blas González, gobernador de la isla, hizo reconocer la nave, tomó conocimiento de sus intenciones y optó por brindarle auxilio, dejándola partir por tratarse de una nación amiga. Informado sobre estos hechos, el virrey Croix desaprobó la actitud de González y le contestó indicándole que a "toda nave extranjera que surque estos mares sin licencia de nuestra corte, se le debe tratar como enemiga, aunque la nación a la que corresponda sea nuestra aliada, conforme a la real cédula de 25 de noviembre de 1692".[16]

Además de la consecuente destitución de González,[17] Croix aceptó el ofrecimiento del comerciante limeño Juan Miguel de Castañeda y Amuzquívar para que su navío *San Pablo* se dirigiera al sur en busca de las naves bostonesas. Armado con 34 cañones, y al mando del alférez de fragata Antonio Casulo, uno de los oficiales de marina que había permanecido en Lima, en junio de 1788 el *San Pablo* inició un crucero por las aguas de

[16] Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 254-256. Véase también Vicuña Mackenna, *Historia de Valparaíso...*, II, pp. 381-382.

[17] Lloyd Vernon Briggs, *History of Shipbuilding on North River, Plymouth County, Massachusetts: with genealogies of the shipbuilders, and account of the industries upon its tributaries, 1640 to 1872*, pp. 300-301.

Juan Fernández y Valparaíso, y tras reconocer San Félix y San Ambrosio sin encontrar a los buques norteamericanos, retornó al Callao.[18]

Al producirse estos hechos se encontraba en este puerto la fragata *Nuestra Señora de la Cabeza*, que al mando del capitán de navío José de Peralta y Roelas, marqués de Casares, había arribado el 5 de abril de 1788 con pliegos para el virrey.[19] Enterado de los preparativos del *San Pablo*, Peralta protestó ante el vicegobernante señalando que esa labor debía ser llevada a cabo por una nave de la Armada, siendo la suya la única presente en la zona. No obstante, tal protesta era más formal que real, como bien comprendió y señaló Croix en su respuesta, pues la *Nuestra Señora de la Cabeza* estaba siendo recorrida y forrada con bronce, y además la expedición del *San Pablo* no implicaría gasto a la Real Hacienda.[20] Superada esta cuestión de honor, Peralta zarpó a mediados de diciembre, debiendo reemplazar a sus 73 desertores con "treinta y siete indios miserables, que siendo inútiles a la mar han dejado desamparadas sus familias".[21] Pese a tan ácidos comentarios, la fragata arribó a Cádiz en abril de 1789 sin haber tenido mayores problemas en la navegación.

La presencia de los referidos buques norteamericanos en aguas del Pacífico alertó al virrey Croix sobre el posible arribo de otras naves extranjeras, temor que se confirmó el 20 de marzo de 1789 cuando llegó al Callao la fragata *Nuestra Señora de los Placeres*, de la Compañía de Filipinas. Su capitán, Pedro Pineda, le informó que estando aún en el Atlántico, a 50º Sur, había entrado en contacto con una fragata británica cuyo capitán pasó a bordo y le indicó que venía al Pacífico a la pesca de ballenas. Apenas un mes más tarde, el 25 de abril, una fragata londinense de 24 a 26 varas de quilla había entrado en contacto con la *Tartana*, nave de Ilo que se dirigía a la isla Patillo para cargar guano. Cinco tripulantes británicos pasaron a la nave peruana e indicaron que venían en paz para pescar ballenas, intercambiando pequeños obsequios e indagando sobre los puertos cercanos y la presencia de cetáceos en esas aguas.

18 Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 254-256.

19 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 10, doc. 235, Casares a Valdés, Cádiz 16/4/1789. José Antonio del Busto, "El arequipeño José Antonio de Peralta y Rivera de las Roelas, jefe de escuadra de la Real Armada española y virrey electo del Nuevo Reino de Granada", pp. 407-412.

20 Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 256-257.

21 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 10, doc. 235, Casares a Valdés, Cádiz 16/4/1789.

En los días siguientes se produjeron otros tres avistamientos más cerca de Ilo, alimentándose la sospecha de que los británicos se hubiesen establecido en la isla de San Félix, desde la cual podían no sólo dedicarse a la caza de ballenas o focas sino también realizar algún comercio ilegal en la costa.[22]

En realidad se trataba de la *Emilia*, nave de 278 toneladas de propiedad de Samuel Enderby and Sons, que al mando de James Shields y con 21 tripulantes había zarpado de Londres en agosto de 1788. Era el primer ballenero en alcanzar el Pacífico, habiendo iniciado su búsqueda de esos cetáceos cerca a Más Afuera, y logrado su primera captura a los 31° 20′ Sur. En mayo de 1789 se encontraba cazando lobos en una isla al sur de Ilo, y a principios de junio entró en contacto con la mencionada *Tartana*, a la que pidió que remitiese a Londres algunas cartas. El capitán de la nave peruana rehusó hacerlo, negándose además a creer que venía desde Londres. La *Emilia* inició su regreso en septiembre y su arribo a Londres, tres meses más tarde, dio origen a nuevos preparativos para enviar naves a la costa oeste americana. Aun antes de que la *Emilia* estuviese lista para volver a salir, a mediados de 1790 las balleneras francesas *Harmony* y *Falkland* zarparon de Dunkerque hacia el Pacífico. Pronto fueron seguidas por once naves británicas –*Emilia*, *Atlantic*, *Kitty*, *Greenwich*, *Prince William Henry*, *Fanny*, *Nereus*, *Kingston*, *Liberty*, *New Hope* y *Yorke*.[23]

Pero retornando al primer crucero de la *Emilia*, al tomar conocimiento de su presencia en el Pacífico el virrey Croix buscó la manera de detenerla, recurriendo nuevamente a Juan Miguel de Castañeda para usar al *San Pablo* en esa misión. Al mando del alférez de fragata Casulo, el *San Pablo* volvió a hacerse a la mar el 6 de junio de 1789 llevando un oficial y 20 soldados del Regimiento de Lima, y habiendo sido convenientemente armado con 34 cañones de ocho, seis y cuatro libras. Reconoció las islas de San Félix y Mocha, sin encontrar rastro de los británicos,[24] y en septiembre se dirigió a Valdivia, varando ocho leguas al sur del puerto, frente a los farallones de San Pedro. Sin posibilidades de zafarse, Casulo ordenó abandonar la nave,

[22] Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 263-265.

[23] Edouard A. Stackpole, *Whales & Destiny, The rivalry between America, France and Britain for Control of the Southern Whale Fishery, 1785-1825*, pp. 123-129. Briggs, *History of Shipbuilding…*, p. 167.

[24] Croix, *Memoria de gobierno...*, pp. 263-265.

dirigiéndose en las embarcaciones menores hacia Valdivia. Sólo se perdió un hombre y la nave se hundió al día siguiente sin que pudiera rescatarse nada de ella.[25] Sometido a consejo de guerra a mediados de 1790, Casulo quedó liberado de culpa y continuó desempeñando sus labores habituales como maestro mayor de construcción en el Callao, por lo menos hasta 1792, falleciendo poco después.[26]

De conformidad con lo estipulado en el ya mencionado tratado de San Lorenzo de El Escorial, suscrito poco después del zarpe de las naves francesas y de las primeras británicas, esas naves podrían realizar sus actividades en aguas americanas, pero no debían entablar ningún tipo de intercambio comercial con los súbditos españoles. Esto último generaría una serie de problemas, pues si alguna de esas naves ingresaba a puerto por motivos de emergencia debía pagar de alguna manera el auxilio recibido. En diversas ocasiones lo hicieron con aceite de ballena, pero en otras entraron en algún tipo de intercambio que rápidamente abrió las puertas al contrabando.

La situación se complicaría más a partir del segundo semestre de 1791, pues además de buques británicos y franceses, comenzaron a arribar naves norteamericanas procedentes de Nantucket –*Beaver*, *Hector*, *Rebecca* y *Washington*–, y de New Bedford –*Rebecca*–.[27] A diferencia de los británicos, los balleneros norteamericanos no contaron con un marco legal que les permitiera ingresar a puertos americanos hasta octubre de 1795, cuando España y Estados Unidos suscribieron un tratado de paz y amistad que definió sus fronteras americanas y les franqueó tal posibilidad.

En ese contexto, pronto algunos puertos del Pacífico comenzaron a recibir a naves extranjeras en busca de auxilio. Para el virrey Gil de Taboada esta situación implicaría un inmediato aumento del contrabando, para cuya represión se asignó en 1790 una fragata, la misma que fue reforzada al año siguiente con otras dos. Pero el virrey consideraba que se necesitaba una

[25] AGN, Superior Gobierno, legajo 30, cuaderno 946 [Lohman Villena, *Siglos XVII y XVIII...*, p. 308]. Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VII, pp. 36-37.

[26] AGN, Superior Gobierno, legajo 30, cuaderno 946 [Elías, *La Marina 1780-1822...*, I, pp. 367-369].

[27] Alexander Starbuck, *History of the American Whale Fishery from its earliest inception to the year 1876*, pp. 187-188.

combinación de fragatas y bergantines, tal como señalaría años más tarde en su memoria de gobierno:

> Se cubrían por este medio enteramente unas costas tan dilatadas como las nuestras. Se recorrían con más frecuencia según corresponde, y en caso de una guerra no sólo favorecerían nuestro comercio, apresando a los enemigos que surcasen en nuestros mares, sino que capitaneando los demás buques que podían armarse en guerra, formarían una escuadra capaz de que nuestras posesiones no padeciesen el menor detrimento, castigando qualesquiera arrojo de los enemigos.[28]

Tras insistir en la necesidad de bergantines, en noviembre de 1791 se dispuso la construcción de dos naves de ese tipo, de 229 toneladas, del porte de 20 cañones de a 6, cuyo costo fue asumido por el virreinato peruano, que en julio de 1794 pagó 1 912 413 reales y 30 maravedíes de vellón a los astilleros reales de Cartagena.[29] Ambas naves arribarían al Apostadero del Callao recién en 1795, por lo que su actuación corresponde al capítulo siguiente. Lo que sí debemos abordar ahora es la labor emprendida por las fragatas destinadas al Pacífico para combatir el contrabando.

Tomás Geraldino, comandante del apostadero

A raíz de la crisis de Nutka y de la creciente presencia de naves extranjeras en aguas del Pacífico, en febrero de 1790 se dispuso que la fragata *Liebre*, al mando del capitán de navío Tomás Geraldino y Geraldino, zarpara hacia el Callao para quedar a órdenes del virrey Gil de Taboada:[30]

> Para auxiliar en los efectos del real servicio que estime convenientes… si las circunstancias del día o las que fuesen ocurriendo exigiesen más buques, avise

[28] Gil de Taboada, *Memoria de gobierno...*, pp. 318-319.

[29] Ídem, pp. 318-319, 506-507. Fernández Duro, *Armada española...*, VIII, p. 431. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 15, Cartagena 24/8/1793, n° 874, Gastón a Valdés. *CDIP*, XXII, 1, p. 105. Schwab, *Reales Cédulas, Reales Órdenes, Decretos, Autos y Bandos…*, p. 284.

[30] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 11, doc. 134, borrador de carta a Gil de Taboada, Madrid 2/2/1790.

y proponga vuestra excelencia la cantidad y calidad de los que haya menester, individualizando los destinos en que medite ocuparlos.

Tras cuatro meses de navegación, la *Liebre* arribó al Callao en julio de 1790 conduciendo 2 496 quintales de azogue para las siempre ávidas minas peruanas.[31] En el puerto encontró a las ya mencionadas corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, y Geraldino asumió el mando del apostadero y la conducción de las tareas ya iniciadas por Malaspina, sumándose la de reparar su propia nave y apoyar a las corbetas que finalmente se hicieron a la mar el 20 septiembre con rumbo a Guayaquil, donde habrían de continuar su labor científica.

Algún tiempo después la *Liebre* zarpó hacia Chiloé, Valdivia y Juan Fernández con el situado y bastimentos requeridos para esas plazas, reconociendo además esas costas para evitar que los buques extranjeros se dedicaran al contrabando. Durante su crucero, el 2 de marzo de 1791, a más de 100 millas de costa capturó a la fragata francesa *Necker*, cuya tripulación estaba compuesta por suecos, franceses y norteamericanos. Conducida a Valparaíso, fue liberada por orden del capitán general de Chile, Ambrosio O'Higgins, previniéndose a su capitán de que se mantuviera alejado de costa.[32]

La *Liebre* retornó al Callao el 6 de mayo de 1791,[33] y poco después ingresaron al puerto las fragatas *Santa Gertrudis* y *Santa Bárbara*. Estacionadas en Montevideo, en diciembre de 1790 se dispuso que pasaran al Callao en reemplazo de los navíos *San Pedro de Alcántara* y *San Leandro*, que en septiembre habían sido destinados a pasar al Pacífico pero que por diversos motivos no habían llegado a salir de Cádiz.[34] Las dos fragatas habían zarpado el 7 de marzo de 1791, separándose a la altura del cabo Corso en medio de una cerrada neblina y fuertes vientos, pese a lo cual no tuvieron

[31] AGMAB, Estados de Fuerza y Vida 2235/22, *Liebre*, Callao 8/7/1790.

[32] Vargas Ugarte, *Historia General del Perú...*, V, p. 146. Francisco A. Encina, *Historia de Chile. Desde la prehistoria hasta 1891*, IV, p. 682.

[33] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 12, doc. 186, Geraldino a Valdés, Panamá 11/8/1791.

[34] Ídem, legajo 11, doc. 111, Córdova a Valdés, Isla de León 27/8/1790.

mayores problemas en arribar al puerto peruano.[35] En la última parte de su travesía, el 15 de mayo, la *Santa Bárbara* reconoció al paquebote francés *Harmony*, que había salido de Dunkerque hacía nueve meses y se dirigía de regreso a dicho puerto con 15 tripulantes, la mayoría ingleses y ningún español. Días después reconoció una fragata y tres bergantines británicos dedicados todos ellos a la caza de ballenas.[36]

El virrey Gil de Taboada disponía ahora de tres fragatas, debiendo despachar a la *Santa Gertrudis* a órdenes del virrey de Nueva España; la *Santa Bárbara* a órdenes del presidente de Chile para reconocer las aguas de Chiloé y Juan Fernández, "donde supongo serán más frecuentadas de pescadores extranjeros";[37] y la *Liebre* a Panamá con el situado, para destinarla después a cruzar frente a las costas peruanas.

Esta última fue la primera en zarpar, haciéndolo a mediados de julio con casi 350 000 mil pesos del situado y de la renta del Tabaco.[38] Llegó a Panamá a mediados del siguiente mes, inició su regreso a principios de septiembre y al tocar en Paita encontró a la fragata londinense *Liberty*, a la que se le indicó que luego de tomar algunos refrescos se hiciera a la mar a la brevedad. Prosiguió luego su viaje hacia el Callao a donde fondeó el 19 de noviembre de 1791.[39]

La *Santa Gertrudis* se hizo a la mar a principios de septiembre de ese año con 41 cañones destinados a San Blas, arribando a Acapulco a fines de octubre donde recibió nuevas instrucciones del virrey novohispano.[40] En ruta a ese puerto encontró a la ya mencionada *Emilia*, debiendo auxiliarla con medicinas, verduras, agua, vinagre y otras cosas, y acompañarla hasta Paita para que refrescara víveres y se restablecieran los tripulantes. Fue la primera nave extranjera en ingresar a ese puerto norteño. En las costas de Nicaragua la *Santa Gertrudis* perdió parte de la arboladura, llegando a Acapulco con

[35] Ídem, legajo 12, cuadernos 6 y 170.

[36] Ídem, legajo 12, cuaderno 171.

[37] Ídem, legajo 13, doc. 1. Gil de Taboada a Valdés, Lima 5/6/1791. Ver también AGS, Secretaría de Guerra, legajo 7099, doc. 80, fragata *Santa Bárbara*, reconocimiento de Chiloé.

[38] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 12, doc. 186, Geraldino a Valdés, Panamá 11/8/1791; legajo 13, doc. 2, Gil de Taboada a Valdés, Lima 26/11/1791.

[39] Ídem, legajo 13, doc. 2, Gil de Taboada a Valdés, Lima 26/11/1791.

[40] Ídem, legajo 12, cuaderno 171; legajo 13, cuaderno 1.

más de un centenar de sus tripulantes enfermos. En ese puerto se encontraban las corbetas de Malaspina, de regreso de la costa del Noroeste.[41]

La *Santa Gertrudis* pasó luego a San Blas, donde se puso a órdenes del capitán de navío Bodega y Quadra, comandante del apostadero y jefe de la comisión de límites que debía entregar a los británicos las posesiones que habían tenido en Nutka al momento de producirse el incidente en 1789. La fragata fue empleada en dicha comisión hasta noviembre de 1792, cuando retornó a San Blas, pasando luego a Acapulco desde donde partió hacia el Callao a mediados del siguiente año. En el viaje de regreso reconoció el archipiélago de Galápagos[42] y a fines de junio ingresó a Paita. Permaneció dos semanas en ese puerto, lapso durante el cual arribaron cinco balleneros británicos.[43] Finalmente, a principios de agosto de 1793 la *Santa Gertrudis* fondeó en el Callao.

La *Santa Bárbara* zarpó hacia Valparaíso en septiembre de 1791, desde donde se dirigió a San Carlos de Chiloé para reconocer las islas y canales del sur. Dicha labor fue realizada en enero y febrero del siguiente año por dos de sus oficiales al mando de sendas piraguas.[44] Concluido dicho trabajo, que habría de dar como fruto algunos mapas y diarios, la fragata se dirigió a Valdivia, Talcahuano y Valparaíso antes de retornar al Callao a fines de mayo de 1792, perdiendo varias planchas del forro de estribor en esta última etapa.[45] En su reconocimiento avanzó los trabajos realizados por Moraleda algunos años antes, pero resultaba obvia la necesidad de continuar con los mismos.

Por tal razón, en agosto de 1792 Gil de Taboada dispuso que Moraleda se dirigiera a Chiloé para retomar su reconocimiento de la zona, zarpando para ello al mes siguiente en compañía del pilotín de la Armada José de Torres. Permaneció en la zona hasta 1796, realizando una notable labor, reconociendo y levantando minuciosos planos de las costas entre los 41º y 46º Sur, al oriente de los archipiélagos de Chiloé y de Chonos.[46]

41 David, Fernández-Armesto, Novi y Williams, *The Malaspina Expedition*, II, pp. 231-232. Juan Bautista Avalle-Arce, "De Cádiz a Alaska. Un diario de navegación, 1790-1792", p. 302.

42 MNM, ms. 327, doc. 1. Gil de Taboada, *Memoria de gobierno*, p. 179.

43 AGI, Estado 73, n°. 37, Gil de Taboada al duque de Alcudia, Lima 26/6/1793.

44 Vásquez de Acuña, *Historia naval del Reino de Chile*..., pp. 1011-1014.

45 AGMAB, Listas de Cádiz, 8118/307; Expediciones a Indias, legajo 13, doc. 135, Lobato a Valdés, Lima 26/7/1792. Avalle-Arce, "De Cádiz a Alaska…", pp. 300-301.

46 Vásquez de Acuña, *Historia naval del Reino de Chile*..., pp. 1016 y ss.

Sobre esta comisión escribió en su memoria de gobierno el virrey Gil de Taboada:[47]

> Destiné sobre todo el piloto de la Real Armada don José de Moraleda, perito en su facultad y de útil, honrosa aplicación, para que anualmente y cuando lo permitan aquellos climas, reconozca aquel sinnúmero de caletas y esteros de la costa que corre hacia el estrecho de Magallanes, por lo mismo que lo remoto de aquellas islas que siguen hacia el Polo pudieran haber facilitado anteriormente algún oculto establecimiento á naciones extranjeras; y hallándose en esta comisión desde el año 1792, según se ha referido al Estado Político, parece que he procurado desempeñar por todos modos el gobierno de estos dominios.

La *Santa Bárbara* volvió a zarpar en diciembre de 1792 para llevar los caudales a la guarnición de Chiloé, pasando luego a Talcahuano y Valparaíso antes de retornar al Callao en mayo de 1793.[48]

Mientras estas cosas tenían lugar en el Pacífico, a fines de 1791 el Ministerio de Marina dispuso que la fragata *Nuestra Señora de Loreto* pasara de Cádiz al Callao llevando 2 500 quintales de azogue y que a su arribo relevara a la *Liebre*.[49] Zarpó a fines de febrero del siguiente año, pero durante el cruce del Atlántico encontró fuertes vientos que le dañaron la arboladura viéndose obligada a arribar a Montevideo a fines de mayo. Lamentablemente, al día siguiente de su arribo se desató un fuerte pampero y la fragata se vio arrastrada contra la playa, perdiéndose completamente y arrastrando en ese sinientro a un gran número de sus tripulantes.[50]

A finales de 1791, cuando se le comunicó al virrey Gil de Taboada que se relevaría a la *Liebre*, este pidió que el capitán de navío Geraldino permaneciera en el Callao al mando de una de las fragatas asignadas al apostadero. El virrey estaba satisfecho con el desempeño de este jefe, no sólo por la forma como estaba llevando el apostadero sino por la valiosa experiencia que había

[47] Gil de Taboada, *Memoria de gobierno...*, pp. 317-318.

[48] AGMAB, Listas de Cádiz, 8118/307, *Santa Bárbara*.

[49] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 13, docs. 3, 110, 121, 122 y 124.

[50] Cesáreo Fernández Duro, *Naufragios de la Armada Española*, pp. 94-98.

adquirido en el trato con las naves extranjeras.[51] Muy poco después pudo dar una nueva muestra de esa experiencia, pues el 1º de abril de 1792 arribaron al Callao las corbetas balleneras londinenses *Edward* y *Vibo*, con 700 y 900 barriles de aceite, respectivamente. Los tripulantes de ambas naves estaban con escorbuto, siendo más grave la situación en la *Edward*, uno de cuyos tripulantes era el canario Francisco Saavedra. Además, la *Vibo* estaba embarcando gran cantidad de agua, por lo que debía realizar reparaciones de urgencia a su casco. Geraldino dispuso guardia armada en ambas naves y prohibió toda comunicación con tierra, reconviniendo a sus capitanes de que su arribo no estaba autorizado por los acuerdos suscritos entre sus países. No obstante, atendiendo a la delicada situación en que se hallaban, y previa inspección de las naves para ver si había bienes de contrabando, pidió autorización al virrey para que desembarcaran los enfermos y se auxiliara a la *Vibo*, la misma que pudo zarpar el 6 de abril, tras cinco días en puerto. Dado que la situación de los tripulantes de la *Edward* era más delicada, su zarpe sólo pudo producirse el 11 de ese mes, dejando en tierra a Saavedra y reemplazándolo con un británico que había desertado de un ballenero.[52] Ese mismo año ingresaron al Callao la fragata ballenera francesa *Lucila*, y las británicas *Barbara*, *Guillerma*, *London*, *Hero, Segunda Guillermina* y *Harponera de Bristol*.[53]

A principios de julio de 1792 la *Liebre* salió a cruzar las aguas del sur del virreinato, reconociendo varias embarcaciones extranjeras en las que no encontró bienes que le hiciesen sospechar que intentasen contrabandear. La única novedad que reportó fue haber hallado el 10 de julio a la ballenera norteamericana *Beaver*, reportada como *Víbora*, cazando muy cerca de costa, por lo que le ordenó alejarse de ella. Retornó al Callao a fines de agosto, luego de 51 días de crucero, zarpando luego hacia Panamá para llevar el situado.[54]

51 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 16, doc. 1, Aranjuez 8/2/1794, borrador reservado para el virrey.

52 Ídem, legajo 13, docs. 4, 127 y 128. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 10, cuaderno 5, legajo 1.

53 AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 10, cuaderno 5, legajos 2 al 9.

54 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 13, doc. 137, Geraldino a Valdés, Callao 5/9/1792; legajo 21, cuadernillo del virrey, Gil de Taboada a Valdés, Lima 23/1/1794.

Guerra con Francia

Al grito de Libertad, Igualdad y Fraternidad, el rey francés Luis XVI había sido obligado a limitar sustantivamente su omnímodo poder en favor de la burguesía. Tras incitar a los países vecinos para que ataquen a la Francia revolucionaria, el rey intentó escapar de París, siendo capturado, puesto en prisión, juzgado y finalmente ejecutado el 21 de enero de 1793. La reacción de los otros monarcas europeos no se hizo esperar y pocos días después Gran Bretaña declaraba la guerra a Francia, mientras que España lo hacía en marzo.

Si bien la noticia de la declaración de guerra sólo llegó a Lima en agosto de 1793,[55] ya desde abril o mayo se suponía que esta sólo era cuestión de tiempo, y el virrey Gil de Taboada había sido instruido para detener a todas las naves francesas que arribaran a puertos del virreinato o se encontraran en sus aguas.[56] En atención a ello, el virrey dispuso lo conveniente "en los puertos, y buques de guerra y mercantes, a fin de evitar cualquier sorpresa en caso de declaración de guerra con la Francia".[57]

Con la declaración de guerra se remitieron 20 patentes de corso para ser distribuidas entre quienes se interesaran en llevar a cabo dicha actividad, siendo una de las que obtuvo patente de corso la fragata *Peregrina*.[58]

Para ese momento Gil de Taboada sólo contaba con las fragatas *Liebre* y *Santa Bárbara*, estando a la espera del arribo de la *Santa Gertrudis* procedente de México. Pero antes de que esta llegase ingresaron al Callao las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, luego de completar un largo viaje por toda la costa oeste americana, Filipinas, Australia, Nueva Zelanda y algunas otras islas del Pacífico. Una enorme cantidad de información científica había sido reunida por la expedición, y era necesario no sólo ordenarla e ir remitiendo algunos informes a España, sino también reparar las naves y dar descanso a sus tripulaciones. Además, como se señaló, la situación de guerra con Francia hacía necesario redoblar las precauciones para evitar que todo el esfuerzo

[55] MNM, ms. 751, f. 104.

[56] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 21, cuadernillo del virrey, Gil de Taboada a Valdés, Lima 20/7/1793.

[57] Ídem, legajo 15, doc. 182; legajo 16, doc. 1; legajo 21, cuadernillo del virrey, Gil de Taboada a Valdés, Lima 5/6/1793 y Lima 20/8/1793.

[58] Ídem, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara, n° 18, 24/9/1799.

desplegado se perdiese en el fragor de un combate o con el hundimiento de una de las naves.[59]

No cabe extenderse sobre las labores realizadas por la expedición Malaspina en su segunda estada en el Callao, puesto que este tema ha sido abordado ya en diversas publicaciones. Lo que sí podemos mencionar es que sus oficiales y científicos pudieron poner en orden sus notas y apuntes, sacando copia de ellos para evitar su pérdida durante el viaje de regreso. Asimismo, compartieron la información cartográfica e hidrográfica con el piloto Andrés Baleato, quien había sido nombrado maestro de la Academia Real de Náutica de Lima, y que como tal debía contar con esa información para cumplir de mejor manera sus obligaciones con el Cuerpo de Pilotos.

A mediados de octubre, gracias al apoyo de Gil de Taboada y Geraldino, las dos naves pudieron completar sus preparativos y zarpar en demanda de Talcahuano, donde se separaron para llevar a cabo algunos trabajos adicionales, reuniéndose luego en Montevideo para cruzar el Atlántico. Habían completado sus dotaciones con tripulantes de la *Liebre* y de la *Santa Bárbara*, adoptando además varias medidas para poder defenderse en caso de un encuentro con naves enemigas.

A principios de agosto, cuando aún estaban las corbetas en el Callao, finalmente arribó de México la *Santa Gertrudis*, iniciando de inmediato sus preparativos para emprender el viaje de regreso a Cádiz. Como era usual, la fragata tuvo grandes problemas para completar su dotación, disminuida tanto por las enfermedades como por las deserciones. Hubo que levar marineros sin experiencia en asuntos de mar, siendo provista la guarnición por el Regimiento de Lima. A principios de marzo de 1794 la *Santa Gertrudis* zarpó llevando a bordo 3 000 000 de pesos en plata y 1 000 000 en oro, y escoltando a las mercantes *Levante*, *Princesa*, *Concordia* y *Neptuno*, en las que se repartieron otros 4 000 000 de pesos. El convoy se dirigió a Montevideo, donde el virrey de Buenos Aires debía darle las últimas noticias sobre la guerra así como las instrucciones pertinentes para cruzar del Atlántico. La *Santa Gertrudis* y su convoy llegaron al Río de la Plata en mayo, reuniéndose en dicho puerto con las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*. Al mando del capitán de navío Malaspina, a fines de junio las referidas naves, a las que

59 Jorge Ortiz Sotelo, "La segunda estadía en el Perú", II, pp. 63-85.

se habían unido otras provenientes de Lima y del propio Río de la Plata, zarparon en demanda de Cádiz, a donde arribaron sin mayores contratiempos el 21 de septiembre de 1794.[60]

Distinta fue la suerte del navío *Santiago Apóstol*, que salió de Lima antes de la declaración de la guerra con más de 1 000 000 de pesos y valiosa carga. El 3 de abril de 1793, estando ya cerca de Cádiz, fue apresado por el corsario francés *General Dumourier*, de 22 cañones, y 11 días después ambas naves fueron apresadas por una división británica de cuatro navíos y una fragata al mando del contralmirante John Gell. Conducido a Plymouth, fue condenado como buena presa por haber pasado un tiempo muy prolongado desde su captura y por haber transferido a la nave francesa las cajas de moneda. Esta captura y condena sería uno de los incidentes que llevarían luego a la ruptura de hostilidades entre España y Gran Bretaña.[61]

A fines de 1793 la fragata *Santa Bárbara* salió del Callao hacia Valparaíso llevando caudales, provisiones y vituallas para las guarniciones. En dicho puerto falleció su comandante, el capitán de fragata Nicolás Lobato, por lo que asumió el mando el teniente de navío Francisco Barba,[62] quien el 20 de abril de 1794 salió hacia Juan Fernández con el bergantín mercante *Misericordia*, en el que también se habían embarcado provisiones para esa guarnición. Cinco días más tarde arribaron a su destino, pero pocas horas después sobrevino un fuerte temporal que arrojó a la fragata sobre la orilla, perdiéndose totalmente. El *Misericordia* pudo salvarse, logrando llevar de regreso a Valparaíso a parte de la dotación. En la isla quedó el teniente de fragata Francisco de Clemente con medio centenar de marineros para salvar lo que pudiesen. Posteriormente pasó a Valparaíso en una de las lanchas de la fragata.[63]

60 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 16, carpeta 1, Gil de Taboada a Valdés, Lima 8/3/1793; y anexas cartas 64 y 65 de la misma fecha; carpeta 3; legajo 21, cuadernillo del virrey, Gil de Taboada a Valdés, Lima 23/1/1794. David, Fernández-Armesto, Novi y Williams, *The Malaspina Expedition...*, III, pp. 251-258.

61 Fernández Duro, *Armada española...*, p. 39. William James, *The Naval History of Great Britain*, I, pp. 90-91. AGMAB, Corso y Presas 2513, legajo 5206.

62 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 21, cuadernillo del virrey, Gil de Taboada a Valdés, Lima 21/2/1794. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 11, cuaderno 4, legajo 2, noviembre de 1793.

63 Fernández Duro, *Naufragios…*, pp. 105-106. BNP, ms. C.398, f. 28.

Con mucho esfuerzo, y a lo largo de varios años, se logró recuperar 606 artículos, pero sólo 2 de sus 34 cañones pasaron a Lima, permaneciendo algunos más en Juan Fernández.[64]

En enero de 1794 se dispuso que pasaran al Perú las fragatas *Santa Rosalía*, al mando del capitán de navío Joaquín de Molina; y la *Astrea*, al mando del capitán de fragata Pedro de Cabrera, la primera de las cuales llegó al Callao en los primeros días de julio.[65] La *Astrea* zarpó en seguimiento de la *Santa Rosalía* pero encontró vientos flojos dentro de la misma bahía que la retrasaron hasta perderla de vista, iniciando sola su travesía por el Atlántico. Durante la misma se presentó una epidemia de lepra, escorbuto y "fiebres pútridas" que la obligaron a arribar a Montevideo a principios de julio. La recuperación de la dotación tomó varios meses y sólo pudo continuar su viaje en diciembre, habiendo perdido durante ese lapso unos 70 tripulantes, entre desertores y fallecidos. Ya próxima a salir hacia el Callao, el virrey de Buenos Aires autorizó se embarcaran 104 esclavos de propiedad de Manuel Aguirre –80 varones y 24 mujeres–, quien pagó por el transporte de cada uno de ellos 50 pesos, siendo empleados varios de ellos para sustituir a los desertores. Asimismo, embarcó 2 499 quintales de azogue destinados a Lima que habían sido dejados en dicho puerto por la fragata *Ventura,* y sin mayores novedades arribó al Callao en enero de 1795.[66]

Poco antes, a fines de diciembre, había zarpado del Callao la fragata *Liebre* con más de 4 000 000 de pesos, convoyando a las naves del comercio *Nuestra Señora de las Nieves* y *San Pedro la Reina*, en las que iban 730 968 pesos en plata y oro, además de bienes diversos. El convoy arribó a Montevideo a principios de marzo de 1794, reiniciando su travesía a mediados de abril para arribar a Cádiz los primeros días de julio.[67] A bordo de la *Liebre* se remitían cajones con simientes y otros efectos que la expedición botánica

[64] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, doc. 140, Ugarte a Cornel, Callao 18/5/1801.

[65] Ídem, legajo 16, cuadernillo 1, borradores de cartas a Gil de Taboada, Aranjuez 25/1 y 8/2/1794; y Tejada a Valdés, n° 16, Madrid 28/1/1794; legajo 18, cuadernillo de Lima, 26/1/1795.

[66] Ídem, legajo 17, cuadernillo de asuntos varios; legajo 19, cuadernillo de la fragata *Astrea*, 2/5, 8/4 y 1/7/1795; Estados de Fuerza y Vida 2235/4, *Astrea*, Callao 21/1/1795.

[67] AGMAB, Expediciones a Indias, cuadernillo de la fragata *Astrea*, 7/7/1795. AGI, Estado 80, n° 14.

había recogido en las montañas de Tarma, así como 36 onzas de oro para la publicación de la *Flora Americana*.[68]

La posguerra

Al momento en que el capitán de navío Molina asumió el mando en el Callao la guerra con Francia, conocida como la Guerra del Rosellón, se tornaba difícil para las armas españolas. Los republicanos franceses no sólo habían logrado expulsar a las fuerzas españolas sino que habían pasado a la ofensiva y en abril de 1795 llegaron a ocupar Miranda del Ebro. Esto llevó a que en junio de ese año se firmara la Paz de Basilea, ratificada al mes siguiente con un tratado que reconocía a la República Francesa y le cedía la mitad de la isla de Santo Domingo.

Poco antes de la paz, a fines de marzo, habían ingresado a Valparaíso la corbeta *Discovery* y su consorte el tender *Chatam*, que al mando del capitán George Vancouver venían de la costa del Noroeste. Ambos buques permanecieron algunas semanas antes de dirigirse a doblar el cabo de Hornos rumbo a Gran Bretaña, sin saber que su plácida estancia en el puerto chileno sería seguida de un estado de guerra entre su país y España.[69]

El 18 de agosto, España y Francia suscribirían el Tratado de San Ildefonso, mediante el cual establecían una alianza militar contra Gran Bretaña, iniciando así una nueva etapa de guerras que tendría notables repercusiones en el Pacífico. En los dos años transcurridos entre el arribo de Molina y el inicio de la guerra con Gran Bretaña llegaron al Callao los dos bergantines que el virrey Gil de Taboada había mandado construir para servir en el Perú, algunos buques sueltos y una división al mando del jefe de escuadra Ignacio María de Álava.

Los bergantines *Peruano* alias *San Francisco,* y *Limeño* alias *San Gil*, con 102 pies de eslora y 28.5 de manga, fueron construidos en el Real Arsenal de Cartagena, lanzados al mar a fines de agosto de 1793 y puestos

[68] AGI, Lima 710, n° 17 y 18.

[69] George Vancouver, *A Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean and round the World*, III, pp. 401-463.

al mando de los tenientes de navío José Pascual de Vivero y Felipe Martínez, respectivamente.[70] Poco después tomaron parte en las operaciones sobre Tolón y luego pasaron a Cádiz, donde se incorporaron a la escuadra del teniente general Francisco de Borja.[71]

Finalmente, en agosto de 1794 ambas naves zarparon hacia el Callao, cada uno con cinco oficiales y 16 cañones de seis libras y seis obuses de tres. A principios de octubre recalaron en Montevideo, donde permanecieron dos meses antes de dirigirse hacia su destino final. Durante la travesía se separaron, arribando al Callao a principios de febrero de 1795, primero el *Limeño* y pocos días después el *Peruano*. Estos bergantines habrían de convertirse en los caballitos de batalla del apostadero del Callao, llevando a cabo numerosas comisiones, la primera de las cuales tuvo lugar en abril de ese mismo año, al salir en busca de una supuesta escuadra británica, que resultó estar formada por cuatro balleneros de esa nacionalidad que habían recalado juntos en Arica.

En febrero de ese mismo año zarpó de Cádiz hacia el Callao el navío *San Fulgencio* con el fin de transportar los caudales y frutos que se tuviesen que remitir a la Península.[72] Además, trajo como pasajeros a Paula de Castro, María de Luque y su esposo Mariano Isidro Cordero, que tras ser detenidos por la revolución de Túpac Amaru habían sido hallados inocentes y puestos en libertad, debiendo pasar al Callao para dirigirse luego al Cusco por cuenta de la Real Hacienda.[73]

El *San Fulgencio* tuvo una serie de problemas durante su travesía, y tras varios intentos por doblar el cabo de Hornos tuvo que dirigirse a Montevideo para hacer algunas reparaciones urgentes y atender al creciente número de enfermos que tenía en su dotación. A su arribo a ese puerto, en junio de 1795, su comandante escribió al virrey Gil de Taboada informándole de lo sucedido, e indicándole que si llegaba a cruzar iba a ser necesario descubrir la

[70] Gran cantidad de información técnica sobre estos bergantines se ubica entre los papeles del *Limeña* que se conservan en el HCA 49/40 a 49/44.

[71] Jorge Ortiz Sotelo y Lorena Toledo Valdez, "Los bergantines *Peruano* y *Limeño*", pp. 75-86.

[72] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 16, doc. 4, cuadernillo sobre la comisión del *San Fulgencio*, 21/10/1794.

[73] Ídem, legajo 16, doc. 2, Gardoqui a Valdés, San Lorenzo 9/12/1794.

quilla antes de intentar el tornaviaje, sugiriendo que una de las dos fragatas existentes en el Callao pasara a Montevideo con los caudales y frutos.[74]

Cuando dicho reporte llegó a Lima ya Gil de Taboada había sido informado de que otro navío sería despachado hacia el Callao, por lo que no consideraba necesario que la *Santa Gertrudis* retornase al Pacífico. Fue por ello que a fines de agosto ordenó al capitán de navío Molina que se alistara para zarpar con la *Santa Rosalía* con destino a Montevideo, debiendo pasar luego a Cádiz en conserva del *San Fulgencio*.[75] Tras completar sus preparativos, Molina salió del Callao a fines de noviembre de 1795, llevando poco más de 5 000 000 de pesos, dos de los cuales eran de la Real Hacienda y el resto de particulares.[76] Una vez en Montevideo, la *Santa Rosalía* procedió a transbordar los caudales y a principios de abril de 1796 salió en conserva con el *San Fulgencio* y la fragata *Nuestra Señora del Carmen*, llevando en total unos 6 800 000 de pesos. Para ese momento se consideraba muy probable que se declarara la guerra con Gran Bretaña, por lo que el convoy no dejó de sobresaltarse al encontrarse con un navío y una fragata de esa nación escoltando a varios mercantes que se dirigían a Río de Janeiro. Luego de reconocerse mutuamente, pudieron continuar sus respectivas derrotas, arribando a Cádiz a fines de junio.[77]

En septiembre de 1795, mientras la *Santa Rosalía* se alistaba para su viaje, habían salido del Callao la fragata *Astrea* y el bergantín *Limeño*, dirigiéndose la primera a Valparaíso para apoyar al presidente de Chile en el repoblamiento de Osorno, y el segundo a reconocer Juan Fernández, San Carlos de Chiloé, Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y la costa hasta el Callao en busca de naves extranjeras. El 20 de octubre el *Limeño* llegó al primero de estos puntos, encontrando a la guarnición en una situación deplorable por la falta de víveres y con gran número de enfermos. Su gobernador, el teniente coronel de caballería Fernando Amador, informó al teniente de navío Martínez

[74] Ídem, legajo 21, cuadernillo del virrey, n° 96, Gil de Taboada a Valdés, Lima 28/11/1795; cuadernillo de buques sueltos, 18/2/1796, n° 93, Gil de Taboada a Valdés, Lima 26/8/1795.

[75] Ídem, legajo 21, cuadernillo del virrey, 18/2/1796, n° 93, Gil de Taboada a Valdés, Lima 26/8/1795.

[76] Ídem, legajo 21, cuadernillo del virrey, n° 97, Gil de Taboada a Valdés, Lima 30/11/1795.

[77] Ídem, legajo 21, cuadernillo de buques sueltos, 5/7/1796, Ruiz Huydobro a Antonio de Arce, Cádiz 30/6/1796.

que había enviado noticia de su situación a Chile con el teniente de fragata Francisco Clemente y Miró, que había zarpado el 25 de septiembre en la lancha de la naufragada fragata *Santa Bárbara*, con los marineros que habían quedado en la isla para recuperar el material de su nave. No obstante, ante la posibilidad de que no hubiesen alcanzado el continente, le pidió que se dirigiera a Valparaíso e informara de su situación. Martínez no sólo aceptó ese pedido sino que además recibió a bordo a 35 colonos que se encontraban enfermos, zarpando luego de tres días de permanecer en la isla, llevando a bordo algunos de los objetos recuperados del naufragio.[78]

A su arribo a Valparaíso el *Limeño* encontró a la *Astrea*, que a su vez esperaba al presidente de Chile y a las familias que debían repoblar Osorno. O'Higgins llegó los primeros días de octubre en compañía del obispo de Concepción y de otros 32 funcionarios, además de unas 200 familias que se embarcaron en ambos buques, zarpando a mediados de noviembre hacia Valdivia. Luego de desembarcar a O'Higgins, su comitiva y las familias destinadas a Osorno, el obispo de Concepción se transbordó de la fragata al bergantín para pasar a San Carlos de Chiloé para visitar su diócesis y traer a otro grupo de familias destinadas también a Osorno.[79] Tras cumplir esa comisión, el bergantín pasó a Talcahuano con el presidente O'Higgins, encontrándose cerca a ese puerto con la escuadra de Álava.

La escuadra de Ignacio María de Álava, destinada a Manila, estaba formada por los navíos *Europa*, *Montañés* y *San Pedro Apóstol*, y las fragatas *Nuestra Señora del Pilar* y *Fama*. Había zarpado de Cádiz el 29 de noviembre de 1795, tocando en Malvinas antes de doblar el cabo de Hornos, y el 4 de marzo siguiente, a la altura de Talcahuano, fue alcanzada por el bergantín *Peruano*.[80] La escuadra recaló en ese puerto, zarpando poco después con el presidente O'Higgins a bordo para dirigirse a Valparaíso, con la única novedad de haberse perdido el ancla del *Europa*, navío que fue auxiliado

[78] Ídem, legajo 21, cuadernillo de buques sueltos, 19/7/1796, Martínez a Valdés, Valdivia 16/12/1795.

[79] Ídem, legajo 21, cuadernillo de buques sueltos, 7/5/1796, Cabrera a Valdés, Valparaíso 8/11/1795; 19/7/1796, Martínez a Valdés, Valdivia 16/12/1795.

[80] MNM, mss. 863 bis y 864 bis, Instrucciones y diario de Ignacio María de Álava con la escuadra de su mando de Cádiz a Puerto Egmont, Talcahuano, Valparaíso, Callao, Umatag, en Marianas, Manila.

por la fragata mercante *Begoña*.[81] A mediados de abril los tres navíos y la fragata *Nuestra Señora del Pilar* se dirigieron al Callao, a donde arribaron en los primeros días de mayo, encontrando en el puerto a la *Astrea* que había retornado de Chile, luego de hacer un segundo viaje de Valparaíso a Valdivia con más apoyo para repoblar Osorno. En Valparaíso quedaron hasta fines de mayo la fragata *Nuestra Señora del Pilar* y el bergantín *Peruano* para trasladar al Callao a O'Higgins, nuevo virrey del Perú, arribando a su destino los primeros días de junio de 1796.[82]

La escuadra de Álava zarpó del Callao el 6 de octubre de ese año,[83] y poco después sus comandantes fueron informados de que su destino era Manila, desde donde debían proteger las posesiones españolas en Filipinas ante un probable conflicto con Gran Bretaña como consecuencia de la alianza con Francia suscrita el 19 de agosto de 1796. La vieja animadversión que españoles y británicos sentían entre sí se había visto exacerbada por numerosos incidentes durante la reciente lucha contra los franceses, e incrementada por las reiteradas detenciones de naves españolas luego de que se suscribiera la paz de julio de 1795.[84] Luego de hacer escala en las Marianas, esta escuadra arribó a su destino a mediados de diciembre de 1796,[85] permaneciendo en esa zona hasta 1802. Su presencia llevó a organizar el apostadero naval de Cavite, empleando para ello a buena parte del personal proveniente del de San Blas.

Al zarpar la escuadra de Álava quedaron en el Callao la *Astrea* y el *Peruano*, mientras que el *Limeño* había salido en septiembre a Valparaíso y a otros puertos del sur. A finales de 1796 el *Peruano* volvió a dirigirse a Juan Fernández con pólvora, munición y cureñas para la guarnición de esa isla, regresando de esa comisión a principios de diciembre.[86]

[81] BNP, ms. C.398, f. 27v.

[82] ANCh, Fondo Vicuña Mackenna, vol. 177, f. 49. Vargas Ugarte, *Historia General del Perú...*, V, p. 133; Mendiburu, *Diccionario Histórico-Biográfico…*, entrada Ambrosio O'Higgins.

[83] BNP, ms. C.398, ff. 23 a 32.

[84] Adolphe Thiers, *Historia de la Revolución Francesa*, II, p. 568.

[85] Fernández Duro, *Armada Española...*, VIII, p. 59. Hermenegildo Franco Castañón, "La Marina en Filipinas (I)", p. 65; también en "El apostadero de Filipinas (1800-1899)", pp. 263-282.

[86] AGMAB, Expedientes personales, brigadier José Pascual de Vivero.

Por otra parte, en octubre de 1796 el capitán de navío Pedro Cabrera recibió instrucciones del virrey O'Higgins para retornar a España con la *Astrea*, haciendo escala en Montevideo. Tras preparar su nave, Cabrera zarpó a fines de diciembre en conserva con la fragata *San Pedro*, alias *La Reina*, llevando al teniente general Gil de Taboada, a María del Pilar Arlos, viuda del presidente del Cusco Carlos del Corral y casi 3 500 000 de pesos; mientras su consorte transportaba algo más de 1 800 000 millones de pesos en plata y oro. Ambas naves también tenían en sus bodegas cobre así como frutos diversos, entre ellos, cacao, cascarilla, algodón y lana de vicuña.[87] El viaje hasta Montevideo no presentó mayores problemas, arribando en febrero de 1797, pero al haberse declarado ya la guerra con Gran Bretaña debieron permanecer varios meses en ese puerto antes de continuar su viaje a Cádiz.

El periodo cubierto en este capítulo abarca dos grandes esfuerzos exploratorios de la Real Armada en los que participa el virreinato peruano; uno regional, a cargo del piloto Moraleda; y otro que comprende todo el ámbito del Pacífico a cargo de la Expedición Malaspina. Esta última marcó quizá uno de los puntos culminantes de la ilustración española y de la recuperación de su poder naval, y su presencia en el Callao fue firmemente respaldada por el virrey Gil de Taboada, gran impulsor de la ilustración en el Perú.

Pese a los escasos medios de los que dispuso, Moraleda llevó a cabo una notable labor en la región de Chiloé, facilitando los trabajos de la Expedición Malaspina, la que también se benefició con la colaboración de varios personajes locales, proporcionando en retorno una gran cantidad de información científica, complementada por las exploraciones posteriores de Moraleda en el extremo sur del continente.

El piloto Andrés Baleato, quien acopió buena parte de esos datos, los utilizaría para formar el Depósito Hidrográfico de Lima y para sus clases como maestro de la Academia Real de Náutica de Lima, actualizándolos con los informes que durante el resto del periodo colonial le fueron remitiendo los pilotos que arribaban al Callao.

[87] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 20, Cabrera a Varela, Callao 24/12/1796; legajo 22, Cabrera a López de Carrisosa, Montevideo, 10/8/1797.

La creciente presencia de naves extranjeras en el Pacífico Sur puso fin a más de dos siglos y medio de un aislamiento más teórico que real, abriendo las puertas a un creciente contrabando. Al margen de los esfuerzos llevados a cabo por el Apostadero, limitados a sus siempre escasos medios, el contrabando floreció fundamentalmente por el interés de numerosos comerciantes, particularmente en las costas chilenas, y la complicidad de las autoridades locales.

Por otro lado, la presencia de naves extranjeras trajo otra secuela no deseada por las autoridades locales, la presencia de desertores. Su número se incrementaría en los años posteriores y, como se verá más adelante, muchos de ellos terminaron por asentarse en diversos puntos de la costa, algunos por vía de la conversión religiosa, como fue el caso del londinense German Saez [sic] en mayo de 1793.[88]

La guerra con Francia no tuvo mayores efectos locales, más allá de la preparación que debieron hacer las naves que salían del Callao con destino al Atlántico. Pero por más que estos preparativos fueran adecuadamente dispuestos por el virrey Gil de Taboada, los avatares de la guerra no dejaron de afectar la actividad económica entre el Pacífico sudamericano y España.

Tal como había sucedido con anterioridad, este problema fue aliviado en alguna medida con el servicio de transporte de caudales brindado por los buques reales, servicio que fue ampliándose para recibir carga general e incluso esclavos.

[88] Archivo Arzobispal de Lima, Comunicaciones, legajo 15, Gil de Taboada al arzobispo de Lima, Lima 29/5/1793.

Capítulo 6

Guerra con Gran Bretaña (1796-1802)

En octubre de 1796, poco después de que España y Francia suscribieran una alianza defensiva, el gobierno español declaró la guerra a Gran Bretaña. En el marco de este conflicto, que se prolongó cinco años y medio hasta la firma de la Paz de Amiens, en marzo de 1802, el Apostadero Naval del Callao vivió una etapa de gran actividad, empleando tanto a sus escasas naves como a las que se armaron en corso para detener a los balleneros británicos que estaban actuando en el Pacífico Sur y para conjurar el peligro que representaron los corsarios de ese país.

Para enfrentar de una mejor manera esta situación el gobierno español decidió establecer un mando naval permanente en el Callao, designando al efecto al brigadier Tomás de Ugarte y Liaño. En sus esfuerzos por hacer cumplir las ordenanzas de marina, Ugarte tuvo problemas con la autoridad virreinal y con los navieros del Callao, pues mientras que el primero se resistía a reconocer su autonomía, los segundos no deseaban verse sometidos al control que como autoridad marítima debía ejercer. En ese beligerante contexto, y con el apoyo de un limitado número de oficiales, Ugarte debió también atender los aspectos administrativos de su comandancia, que implicaban su manejo económico, el mantenimiento de las naves y el funcionamiento de las instalaciones que tenía en el Callao, Bellavista y Lima.

La guerra

La alianza hispano-francesa era tan sólo el preludio de un nuevo conflicto bélico con Gran Bretaña, el que finalmente fue declarado por Carlos IV el 7 de octubre de 1796. Fueron varios los argumentos esgrimidos por el rey

español, entre ellos la represa del *Santiago* o *Aquiles*, a la que ya nos hemos referido, y el creciente número de "fingidas arribadas de buques ingleses a las costas de Perú y Chile para hacer el contrabando, y reconocer aquellos reinos bajo la apariencia de la pesca de la ballena, cuyo privilegio alegaban por el Convenio de Nootka [sic]".[89] Vinculado a este conflicto tuvo lugar la llamada Guerra de las Naranjas, entre España y Portugal, que si bien fue proclamada en Lima en noviembre de 1801 no tuvo impacto en el Pacífico.[90]

En julio de 1796, aún antes de la alianza hispano-francesa, las autoridades españolas en América fueron prevenidas de la posibilidad de una guerra con Gran Bretaña. La noticia de la declaración de la misma llegó a Lima en enero siguiente y fue publicada por bando del virrey O'Higgins el día 20 de ese mes.[91] En ese momento sólo había dos buques de guerra en aguas del virreinato, los bergantines *Limeño* y *Peruano*, el primero en Valparaíso al mando del teniente de navío Felipe Martínez y el segundo en el Callao con el teniente de navío José Pascual de Vivero como comandante, ejerciendo este último el mando de ambas naves. Por otro lado, varias naves británicas estaban cazando ballenas o lobos en la zona, habiendo llegado a ella a través de la larga ruta del cabo de Buena Esperanza. Si bien algunos de los capitanes británicos habían sido alertados por sus armadores de un posible conflicto con España, mientras no tuviesen noticia cierta del mismo debían continuar con su labor, y ello implicaba una necesaria recalada en puertos sudamericanos para refrescar víveres.

Fue en ese contexto que en febrero de 1797 se produjo la captura de las tres primeras naves británicas, las balleneras *Lydia*, *Betsy* y *Levant*. La primera había estado cazando en la zona de Galápagos y a fines de 1796 se dirigió al río Tumbes para aprovisionarse de agua. Tras permanecer en ese río un par de semanas, el 17 de enero arribó a Paita para adquirir víveres frescos, junto con un bergantín proveniente del Callao que traía la noticia de la declaración de la guerra. Enterado de esta situación, el día 21 el gobernador de Paita invitó al capitán británico para que bajara a tierra con parte de su dotación para agasajarlos con un almuerzo, capturándolos en esas circunstancias, mientras que un bote del bergantín y otro del puerto lograron reducir a los cinco hom-

[89] Declaración de guerra contra Inglaterra, 7/10/1796.

[90] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Caballero n° 194, Callao 3/11/1801.

[91] AGI, Secretaría de Guerra, legajo 7108.

bres que habían quedado a bordo y capturar la nave.[1] Remitida al Callao, fue condenada y pasó a denominarse *Candelaria*, o *Marquesa de Osorno*.[2]

La *Betsy* fue avistada el 6 de febrero cerca al Callao y abordada primero por el falucho y luego por la falúa del Resguardo.[3] Poco después, el 23 de ese mismo mes, la *Levant* ingresó a Paita en busca de víveres, siendo aprendida por el comandante militar de Piura Gabino Gaínza, quien accidentalmente se encontraba en dicho puerto. Poco después fue despachada al Callao junto con la *Lydia*.[4]

Por su parte, el *Peruano* había salido del Callao el 26 de enero de 1797 con tropa de refuerzo para Juan Fernández. Cumplida esa misión, inició su retorno tocando en Coquimbo, Huasco, Arica, Ilo y Pisco, tanto en busca de naves enemigas como avisando a las autoridades locales del estado de guerra con Gran Bretaña. El 7 de abril reconoció al paquebote *Concepción*, y al mediodía siguiente, al salir de la bahía de Paracas, avistó una fragata por el norte de la isla San Gallán. Sin poder acercarse a ella por los vientos contrarios, y asumiendo que se dirigía a Pisco, donde se encontraban el *Concepción* y el paquebote guanero *San Antonio*, alias *Gran Señor*, Vivero despachó su lancha con 16 hombres al mando de los alféreces de navío Pedro Cortázar y Antonio Quartará, para reconocer esa nave y tratar de capturarla si era enemiga. A eso de las 10 de la noche el *Peruano* finalmente pudo acercarse al fondeadero y despachó un bote con siete hombres de refuerzo al mando del alférez de fragata Luis Munarini, fondeando finalmente una hora más tarde, cuando ya la fragata había sido capturada sin efusión de sangre. Se trataba de la ballenera londinense *Triumph* que, al mando del alférez de fragata Munarini, zarpó en conserva del *Peruano* en la noche del 10, arribando al Callao tres días después.[5]

En la segunda mitad de ese mismo mes el *Commerce* fue capturado en Pisco, tomándose en las semanas siguientes otros buques en Talcahuano,

[1] James Choyce, *The Log of a Jack Tar*, pp.12-17.

[2] AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 16, carpeta 3.

[3] AGMAB, Corso y Presas 5212, Carrete a Varela, Callao 8/2/1797.

[4] Ídem, 5212, O'Higgins a Varela, n° 11, Lima 23/3/1797.

[5] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 22, 23/12/1797, Vivero a Varela, *Peruano*, Callao 14/4/1797; legajo 27, Ugarte a Cornel, n° 115, Callao 31/12/1800. BNP, ms. C.398, f. 38v. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 16, cuaderno 6.

Coquimbo y Valparaíso.[6] De ese modo, para el 23 de mayo de 1797, a las cinco naves mencionadas se sumaban la *Castor*, *Charmilly*, *Beaver*, *Alderney*, *Jupiter* y *Atlantic*, que habían sido capturadas en otras partes del virreinato.[7]

Todas fueron condenadas como buenas presas, y tanto la *Betsy*, como la *Castor* y la *Jupiter* fueron comisionadas para el servicio de la Real Armada. La primera fue rebautizada *Marquesa de Osorno*, puesta al mando del capitán de fragata Agustín de Mendoza y Arguedas, y armada con seis cañones, zarpando en febrero de 1797 para cruzar en torno a Galápagos y las costas centroamericanas.[8] Renombrada *Nueva Marquesa de Osorno*, la *Castor* fue puesta a órdenes del primer piloto alférez de fragata José de Moraleda y salió en septiembre de ese mismo año a cruzar en aguas del sur.[9] Por la misma época se armó a la *Jupiter* con seis piezas de artillería, dándosele el mando al segundo piloto Pedro Hurtado.[10]

La escasez de artillería en el Callao llevó a O'Higgins a no armar más naves, pese a que una carta encontrada entre los papeles de la *Levant*, fechada en Londres en julio de 1796, y las noticias que en los meses siguientes le fueron pasando desde varios puntos del imperio español, abrían la posibilidad de que una división naval enemiga se presentara en el Pacífico.[11] Ante la eventualidad de un ataque al Callao, O'Higgins completó el Regimiento Fijo de Lima, incrementó el Cuerpo de Artillería y la guarnición del puerto con 500 hombres, formó dos escuadrones de dragones y ejercitó a la milicia.[12] También se establecieron puestos de vigía a lo largo de la costa, dotados

[6] AGI, Estado 73, n° 105, O'Higgins al Príncipe de la Paz, Lima 7/5/1797.

[7] AGI, Lima, 716, n° 96, O'Higgins a Lángara, Lima 23/5/1797. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 149, Lima 4/6/1801. ANCh, Capitanía General, vol. 362, doc. 36; y vol. 370, doc. 1, ambos sobre la captura de la *Atlantic* en Coquimbo; vol. 370, doc. 3, sobre captura de la *Charmilly*.

[8] AGI, Estado 73, n° 105, O'Higgins al Príncipe de la Paz, Lima 7/5/1797. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 16, cuaderno 2, legajos 1-3. Ortiz Sotelo, "Agustín Mendoza y Arguedas...".

[9] BNP, ms. C.398, ff. 37v, 41v y 72v. AGMAB, Listas de Cádiz, 2235, *Castor*.

[10] BNP, ms. C.398, ff. 40 y 41v. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 156, Lima 1/7/1801. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 16, cuaderno 10.

[11] AGMAB, Corso y Presas 5212, O'Higgins a Varela, n° 11, Lima 23/3/1797. AGI, Estado 73, n° 79, O'Higgins al Príncipe de la Paz, Lima 8/10/1797.

[12] AGI, Estado 73, n° 79, O'Higgins al Príncipe de la Paz, Lima 8/10/1797.

esencialmente por pescadores indígenas, siendo los más cercanos al Callao los de la isla San Lorenzo y del Morro Solar; y se construyeron dos lanchas cañoneras. Al mando del teniente de navío José Ignacio Colmenares, las lanchas tenían aparejo de balandra y cada una estaba provista de una pieza de 24 libras proveniente del castillo Real Felipe.[13] La presa *Levant* fue usada como depósito de pertrechos y municiones, pudiendo ser habilitada en guerra ante una eventual emergencia;[14] y en septiembre de 1798 se construyeron tres balsas para defender el puerto, colocándole a cada una dos cañones de 24 libras.[15]

De las presas restantes, la *Triumph* fue comprada en 39 000 pesos por Matías Larreta, y pasó a denominarse *Triunfo*;[16] la *Alderney* fue adquirida por Juan Dávila y pasó a llamarse *Nuestra Señora de la O*, siendo puesta al mando del capitán y piloto Diego José de la Torre, dotada con 74 tripulantes y artillada con 18 piezas;[17] la *Charmilly* fue adquirida por Juan Miguel de Castañeda, quien le mantuvo su nombre francés y la dotó con 36 cañones para dedicarla al comercio y al corso; mientras que la *Atlantic* pasó a ser propiedad de Domingo de Orué y Mirones, siendo desde entonces conocida como *Atlante* u *Orué*, contando con diez piezas de artillería.[18]

Al conocerse en Londres la declaración de guerra muchos navieros armaron sus naves en corso, tanto para proteger sus labores de caza de ballenas y lobos, como para poder capturar naves españolas, comenzando a operar en el Pacífico Sur a mediados de 1797. Su primera acción se produjo en la mañana del 9 de agosto de ese año, cuando una goleta británica armada con diez cañones y con una dotación de 30 tripulantes capturó a la fragata *África*. Al mando de su propietario, Domingo de Orué y Mirones, la *África* se

[13] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 117, Bellavista 21/1/1801. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 16, cuaderno 4. HCA 49/41, papeles del *Limeño,* dimensiones de las cañoneras, s/f.

[14] BNP, ms. c. 398, f. 54. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 16, cuaderno 5.

[15] AGN, Comisaría de Guerra y Marina, navíos 17, cuaderno 3. HCA 49/44, Marqués de Tabalosos a Martínez, Callao 28/9/1798 y Lima 8/11/1798.

[16] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 27, Ugarte a Cornel, n° 115, Callao 31/12/1800, anexo decreto de O'Higgins, Lima 10/5/1797.

[17] Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 257, Bellavista 5/7/1801. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 16, cuaderno 9.

[18] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 26, carpeta asuntos varios 3.

dirigía de Pacocha a Pisco, luego de haber realizado varias transacciones en Puertos Intermedios. Tras despojarle de unos 20 000 pesos en dinero y carga, Orué logró rescatar su nave prometiendo el pago de 10 000 pesos al cónsul británico en Cádiz una vez concluida la guerra. Luego de 37 horas, la nave fue liberada, pudiendo dirigirse a Pisco desde donde Orué informó al virrey O'Higgins de lo sucedido, indicando además que había tomado conocimiento de que cuatro fragatas británicas se encontraban operando en la zona, dos en el norte y dos en el sur, y que la goleta apresadora había tocado previamente en un punto cercano a Concepción. También supo Orué que el buque británico se había puesto al habla con dos fragatas norteamericanas que habían estado en el Callao, que le informaron que no había buques de guerra en el puerto, y que su capitán intentaba capturar a la *Teresa*, que se encontraba en Ilo.[19]

El 29 de agosto de 1797 se produjo otro enfrentamiento, esta vez entre un corsario y el navío *Milagro*, alias *Hércules*. Los hechos tuvieron lugar en la costa norte, a la altura del cabo de la Aguja.[20] Tres meses más tarde, el 23 de noviembre, las balleneras corsarias *Cornwall* y *Kingston* capturaron frente a punta Mero a la fragata *Nuestra Señora de Belén*, de Domingo Vásquez, que se dirigía de Panamá a Guayaquil. Con dotación de presa de la *Cornwall*, la nave fue enviada a Port Jackson (hoy Sidney) y vendida a mediados de 1799, junto con su carga de grano, pasando a denominarse *Hunter*.[21] La *Kingston* también arribó a Paita y capturó al mercante *Señor de la Humildad*, que fue rescatado por su capitán Antonio Muñoz con promesa de pago al final de la guerra. Muñoz volvería a ser capturado el 18 de agosto de 1799 por los corsarios *Prader* y *Cornwall*, a unas diez leguas de la boca del río Esmeraldas, pero como su nave ya estaba "comprometida" con sus captores iniciales, se limitaron a despojarla de su carga y víveres, valorizados en 14 000 pesos. De acuerdo a lo reportado por Muñoz, estas fragatas habían salido de "las Californias" y tomado un paquebote en

[19] AGI, Estado, 52, n° 61, Mendinueta al Príncipe de la Paz, Santa Fe 19/10/1797; Estado, 74, n° 31, O'Higgins al Príncipe de la Paz, Lima 23/8/1797.

[20] Ídem.

[21] http://www.whales.org.au/published/whalemen/chapter2.html. AGMAB, Corso y Presas 5218, Ugarte a Lángara, n° 26, Lima 23/10/1799.

las costas de Guatemala, siendo avistadas pocos días después sobre punta Santa Elena.[22]

Como ya se señalara, en marzo de 1797 la *Betsy* había zarpado del Callao para cruzar en la zona de Galápagos. Asimismo, el *Peruano* volvió a salir a la mar a mediados de mayo para cruzar frente a Pisco durante casi un mes, y a fines de agosto, al conocerse la detención de la *África*, fue enviado a Ilo en una infructuosa búsqueda de la nave enemiga que se extendió durante todo el mes.[23]

Por su parte, el *Limeño* retornó de Chile a principios de julio, y luego de realizar algunas reparaciones urgentes zarpó el 4 de octubre de 1797 con la *Castor* y la *Júpiter*, llevando pertrechos, dinero y tropa para los presidios del Sur. Siempre al mando de Martínez, procedió a Valparaíso donde embarcó 500 hombres que debían reforzar Valdivia, así como víveres para que esa guarnición pudiera subsistir por un año. Tras cumplir esa comisión, el *Limeño* pasó nuevamente a Valparaíso y retornó al Callao en marzo de 1798.[24] La *Castor*, al mando del piloto Moraleda, procedió directamente a Chiloé, pasando luego a Valdivia y Valparaíso, donde quedó a órdenes del presidente de la audiencia chilena hasta febrero de 1799. En esos meses llevó a cabo varias comisiones a los puertos mencionados y a la zona costera de Copiapó, antes de retornar al Callao.[25] La tercera nave, la *Júpiter*, al mando del piloto Hurtado, habría de permanecer a órdenes del presidente de la audiencia chilena hasta mediados de 1801, realizando varios viajes a Chiloé, Valdivia y Juan Fernández.

A principios de mayo de 1798 el *Peruano* salió del Callao con 130 000 pesos del situado de Panamá, zarpando de regreso a fines de junio. Cerca ya al Callao, la nave de Vivero encontró al *Limeño* y a las dos lanchas cañoneras que en agosto habían salido de ese puerto en busca de las naves enemigas que

[22] AGMAB, Corso y Presas 5218, Vivero a Lángara, n° 26, Lima 23/10/1799; Expediciones a Indias, legajo 26, carpeta 1799, Ugarte a Lángara, n° 22, Lima 7/10/1799, y n° 26, Lima 23/10/1799.

[23] AGMAB, Listas de Cádiz, 2235/238, bergantín *Peruano*. HCA 49/44 (2), estado de fuerza del *Peruano*, 23/8/1797.

[24] AGI, Estado 73, n° 79, O'Higgins al Príncipe de la Paz, Lima 8/10/1797. HCA 49/43 (1), papeles del *Limeño*, correspondencia con el Presidente de Chile, noviembre 1797 a febrero 1798.

[25] AGMAB, Listas de Cádiz, 2235/52, corbeta *Castor*.

el comandante militar de Trujillo informaba se encontraban en una ensenada cerca a Tumbes. Al parecer se trataba de una sola nave que poco antes había capturado al bergantín *San Ildefonso*, a la chata *San José y Ánimas*, y a una balsa sechurana, batiéndose además con la fragata *Bárbara*, armada en corso y con mercancías, en la boca del río Guayas.[26]

El *Limeño* se unió al convoy y este pasó a Paita, desde donde despachó las cañoneras a Guayaquil al mando del teniente de fragata Miguel de Iriarte, con órdenes de dejarlas en ese puerto y dirigirse luego a Tumbes con dos prácticos de la ría guayaquileña.[27] Efectuada dicha reunión en la segunda semana de septiembre, los bergantines iniciaron su recorrido de la ría sin encontrar ninguna nave británica, entrando a Guayaquil a finales de octubre. Desde ese puerto habrían de zarpar un mes más tarde con las cañoneras, dando escolta a siete naves mercantes. Luego de recalar en Paita, ambos buques y su convoy, compuesto ahora por cuatro fragatas, cuatro paquebotes, un bergantín y una goleta mercantes, además de las cañoneras, arribaron al Callao a fines de marzo de 1799.[28]

El corsario británico que originó este desplazamiento habría sido el mismo que incursionó el 9 de junio de 1798 en el puerto de Huasco y trató de capturar a la fragata *Atlante*, de Domingo de Orué. Este último se encontraba en tierra al momento de iniciarse el ataque, por lo que la defensa de su nave estuvo a cargo del piloto Francisco Ruiz Parga (citado usualmente como Francisco Parga). Luego de tres horas de intercambio de disparos, la nave británica se alejó, lo que fue aprovechado por Parga para mover la *Atlante* más cerca a tierra y embarcar a Orué y al capitán de ejército Víctor Ibáñez de Corbera. Al caer la tarde el corsario volvió a acercarse remolcado por sus lanchas, reiniciándose la acción hacia las seis y media. El corsario contaba con una clara superioridad artillera, 24 piezas según

26 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 24, Martínez a Lángara, *Limeño*, río de Tumbes, 14/9/1798.

27 Ibídem. HCA 49/41, diario de la comisión con las cañoneras; 49/44, declaraciones tomadas en Paita al arribo de los bergantines y cañoneras, 31/8/1798.

28 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 26, Martínez a Lángara, Callao 8/4/1799. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 18, cuaderno 1, legajo 1. HCA 49/43 (1), libro de guardia del bergantín *Limeño* que principia en el puerto de Paita a 28 de enero de 1799; 49/44 (1), instrucciones de Martínez para el convoy de la *Rosa*, *Príncipe*, *Peregrina*, *Santa Florentina*, *San Juan* y *Santo Domingo*, Paita 7/2/1799.

Orué, logrando colocarse a tiro de pistola de su nave, inutilizar siete de sus diez cañones, matar a siete hombres y herir a otros 28, además de varios de los 270 esclavos que llevaba como carga. Dispuesto a abordar a la *Atlante*, el corsario había echado el ancla pero a eso de las nueve de la noche un oportuno viento terral le hizo presentar la popa, lo que fue aprovechado por Orué para batir la cubierta contraria con los tres cañones que aún tenía operativos, así como con los 24 fusiles de que disponía. Debieron producirse daños significativos en la nave británica, pues de inmediato cortó su cable y se alejó del fondeadero. La exitosa defensa de su nave mereció que se premiara a Orué con el grado de alférez de fragata y Parga con el de primer piloto de la Armada.[29]

El 6 de julio de 1798 el pequeño mercante nacional *Gran Señor* fue capturado en Arica por una nave británica no identificada. Remolcado a Quilca, su propietario y capitán logró rescatarlo pagando 5 500 pesos. Este tipo de operaciones, que había sido llevada a cabo con éxito por Orué en el caso de la *África*, fue prohibida por O'Higgins al considerar que alentaría el corso enemigo, señalando que sólo pudiesen ser efectuados en alta mar y sin fijar precio, dejando esto para el final de la guerra.[30]

A principios del siguiente año O'Higgins pidió al virrey del Río de la Plata el envío de una de las fragatas asignadas al apostadero de Montevideo, la cual sería destinada a transportar de manera segura a ese puerto las remisiones que se habían acumulado. La designada fue la *Santa Leocadia*, que zarpó en marzo de 1799 al mando del capitán de navío Antonio Gómez Barreda[31] y arribó al Callao tras dos meses de navegación. En el curso de la travesía había ido embarcando creciente cantidad de agua, por lo que se le tuvo que descubrir la quilla y cambiar buena parte de su clavazón.[32]

Poco después del arribo de esta fragata llegó al Callao el brigadier Tomás de Ugarte y Liaño para asumir sus funciones como comandante de marina.

[29] AGI, Estado 73, n° 102, O'Higgins al Príncipe de la Paz, Lima 23/7/1798. AGMAB, Corso y Presas 5218, O'Higgins a Cornel, n° 48, Lima 23/7/1800.

[30] AGMAB, Corso y Presas 5216, O'Higgins al ministro de Marina, n° 26, Lima 23/8/1798.

[31] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 25, 25/3/1799, Antonio Otaguei Feliú a Lángara, Buenos Aires, 10/3/1799. BNP, ms. C.398, f. 58.

[32] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 26, carpeta correspondencia de América que ya se había recibido y contestado, Ugarte a Lángara, Lima 16/7/1799, anexo fechado 23/7/1799.

Tomás de Ugarte

Los continuos cambios en el apostadero del Callao motivaron que en repetidas oportunidades se sugiriese el establecimiento de un comando permanente que se relevara al mismo tiempo que los virreyes. Atendiendo a esas propuestas, el 18 de julio de 1797 se nombró para dicho cargo al capitán de navío Tomás de Ugarte y Liaño, confiriéndole el grado de brigadier y una gratificación de 50 escudos mensuales sobre sus goces de embarcado. Siguiendo las instrucciones que para tal efecto se le habían dado, a fines diciembre de ese año Ugarte entregó en Veracruz el mando del navío *San Lorenzo* al capitán de navío Martín de Funes y se dirigió a la ciudad de México.[33] Permaneció varios meses en la capital novohispana antes de emprender camino a Acapulco, donde se embarcó en la fragata *Princesa*, que debía pasar al Callao para transportar azogue para las minas mexicanas. La *Princesa* zarpó el 8 de abril de 1799 y arribó sin novedad a Montecristi, en Manta, 40 leguas al norte de Guayaquil, desde donde Ugarte emprendió el camino por tierra a Lima a donde finalmente llegó el 12 de julio. Tres días después tomó posesión de la comandancia general del apostadero.[34]

Una enorme área del Pacífico quedó bajo su control, desde el extremo sur del continente hasta la provincia de Veraguas, en el actual Panamá. Para ello sólo contaba con la fragata *Santa Leocadia* y los bergantines *Limeño* y *Peruano*, a los que se sumaban dos lanchas cañoneras para la protección del Callao, una de las cuales estaba desarbolada y servía de chata a la fragata. A esa escasa fuerza se sumaban las presas británicas *Castor*, *Levante* y *Júpiter*, la primera de las cuales había retornado al Callao después de servir casi un año en el sur del continente, la segunda había sido asignada al Resguardo y la última continuaba a órdenes del capitán general de Chile. Por otro lado, en su condición de autoridad marítima, Ugarte también tenía bajo su control a las naves registradas en el Callao, que eran ocho navíos, 20 fragatas, 16 bergantines y paquebotes, y 16 balandras, goletas y embarcaciones de otro

[33] Ídem, legajo 27, carpeta sobre incidentes del comandante de Marina con el virrey del Perú, O'Higgins a Lángara, reservada n° 39, Lima 26/10/1799, anexo Lángara al virrey del Perú, Madrid 18/7/1797.

[34] Ídem, legajo 26, carpeta correspondencia de América que ya se había recibido y contestado, Ugarte a Lángara, Lima 16/7/1799.

tipo. Como es de suponer, la mayoría de esas naves estaba navegando, por lo que al momento de su arribo al Callao sólo encontró cuatro fragatas y siete paquebotes en el fondeadero.[35]

Para cumplir con sus funciones contaba con 33 oficiales de guerra, nueve de ministerio, cuatro cirujanos, seis capellanes y 11 pilotos. De ellos, 39 estaban embarcados, 16 se hallaban en las dependencias de tierra (Comandancia, Capitanía de Puerto, Arsenal, Hospital de Bellavista, Depósito y Academia Náutica), cuatro en cargos fuera de Marina (uno era intendente de Arequipa, otro corregidor de Pasco, un tercero se desempeñaba como capitán de alabarderos y el cuarto era médico del virrey), tres estaban enfermos y dos ausentes.[36]

En los meses siguientes a su arribo Ugarte se empeñó en mejorar la condición de las naves disponibles, reordenar sus escasos recursos humanos y organizar a la marina mercante, pero en ese esfuerzo encontró varias dificultades, conforme iremos exponiendo. Pero antes de que pudiera iniciar esas gestiones, el 28 de julio de 1799 arribó al Callao la *Princesa*, luego de haber repuesto agua y víveres en Guayaquil.[37] Se le debió someter a diversos trabajos y se le aprovisionó de velas por el pésimo estado en que se encontraban las suyas y la absoluta carencia de las mismas en San Blas. Asimismo, se logró embarcar 200 quintales de azogue, no pudiendo enviarse más por la escasez del mismo en el Perú.[38] Concluidos esos trabajos, zarpó de regreso en septiembre en conserva con los bergantines *Limeño* y *Peruano*, que llevaban el situado para Panamá.

La necesidad de enviar dicho situado se había sentido desde principios de año, pero el virrey O'Higgins consideraba que los bergantines tenían poca capacidad de carga y muy limitada fuerza para defenderlo, determinándose a esperar a la *Santa Leocadia* para que con los bergantines pudiese llevar a cabo esa comisión. Sin embargo, el lamentable estado en que esa fragata arribó lo llevó a modificar su idea, disponiendo así en agosto que se

[35] Ídem, legajo 26, carpeta correspondencia de América que ya se había recibido y contestado, Ugarte a Lángara, Lima 16/7/1799, anexo fechado 23/7/1799; carpeta Asuntos Varios, Lima 15/10/1799, lista de los bajeles del comercio de Lima.

[36] Ídem, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara, n° 20, Lima 26/9/1799.

[37] Ídem, legajo 26, carpeta correspondencia de América que ya se había recibido y contestado, Ugarte a Lángara, Lima 8/8/1799.

[38] Ídem, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara, n° 15, Callao 2/9/1799.

conformara una división con los bergantines *Limeño* y *Peruano*, y la fragata *Princesa*. Los tres buques salieron del Callao el 1° de septiembre, llevando entre otras cosas 260 000 pesos, 600 botijas de aguardiente y 61.5 quintales de plomo, además del azogue destinado a México. Tras dos semanas de navegación arribaron a Panamá, y a mediados de octubre, luego de descargar, refrescar víveres y agua, y embarcar el tabaco de la Real Hacienda, los tres buques dejaron ese puerto escoltando a los mercantes *San José*, *Teresa* y *Carmen*. A la altura de Taboga la *Princesa* tomó rumbo a Acapulco mientras que los bergantines y las tres naves mencionadas pusieron proa al sur, reconociendo la costa en busca de naves enemigas. En ese proceso estuvieron a mediados de noviembre en Santa Elena y luego en Puná, y buena parte de diciembre en Paita, donde Martínez recibió nuevas instrucciones del virrey O'Higgins para dirigirse al Callao, a donde ambos bergantines arribaron a mediados de enero de 1800.[39]

Para entonces, otras tres naves habían sido despachadas hacia la zona norte en busca de corsarios enemigos.

La acción de Galápagos

Ya en el segundo trimestre de 1799 se sospechaba que los británicos se habían establecido en la isla de Santiago, en las Galápagos, por lo cual el virrey O'Higgins pensó enviar a la *Santa Leocadia* y a los bergantines para que reconocieran ese archipiélago. Sin embargo, esa operación tuvo que esperar hasta que la fragata quedó reparada a finales de ese mismo año. Como los bergantines estaban destinados a llevar el situado a Panamá, a principios de enero de 1800 el virrey O'Higgins dispuso que la *Santa Leocadia* zarpara con la *Castor*, al mando del teniente de navío Francisco Gil de Taboada, y la fragata mercante *Atlante* (referida como corbeta en otros documentos), armada por el Consulado y al mando de su propietario Domingo de Orué, embarcando más de un centenar de hombres del Regimiento Real de Lima.[40]

[39] Ídem, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara, n° 14, Callao 2/9/1799. HCA 49/41, papeles del *Limeño*, Manuel López Díaz a Martínez, Paita 12/12/1799.

[40] AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 19, cuaderno 1, legajos 4 y 5. O'Higgins al Consulado, 17/1/1800, en Eduardo Coz Sarria, "Corsarios en los siglos XVIII y XIX", pp. 36-37.

De acuerdo a sus instrucciones, Gómez Barreda reconoció la costa entre Paita y Santa Elena, dirigiéndose luego a las Galápagos, a donde las tres naves arribaron el 10 de febrero. En el curso de ese reconocimiento se había recibido información de la presencia de unos corsarios británicos que se encontraban en la isla Santa Isabel, con algunas naves apresadas, por lo que Gómez Barreda determinó dirigirse de inmediato a esa isla. Al llegar a ella, el día 13, la *Santa Leocadia* se aproximó al fondeadero principal por la entrada sur mientras que sus consortes lo hacían por la parte norte, cortando así una posible ruta de escape a las naves enemigas. Si bien rápidamente se dieron cuenta de que la información que habían recibido era falsa, las corbetas no pudieron ingresar a la bahía hasta el día 22, por los fuertes vientos y corrientes que debieron enfrentar; mientras que la *Santa Leocadia*, que había estado esperando en la boca sur del puerto, lo hizo el 24.

Todo el día siguiente fue empleado en la búsqueda de un lugar adecuado para desembarcar, labor que estuvo a cargo del teniente de navío Dionisio Montalvo, en un bote de la fragata, y del teniente de navío José de Moraleda, en la canoa de la *Castor*. Al caer la noche ambas embarcaciones retornaron a los buques sin haber podido encontrar lo que buscaban. La exploración se reinició el día 26, a cargo del teniente de fragata José Azuela, ayudado por un práctico británico, logrando saltar a tierra "con mucho trabajo por la crecida mar", pero no pudieron encontrar agua para reabastecerse ni indicios de presencia enemiga. Moraleda también pasó a tierra para completar la información que necesitaba para poder levantar el plano de la referida isla. Si bien el archipiélago de Galápagos había sido descubierto en el siglo XVI, los navegantes hispanoamericanos lo habían explorado de manera muy limitada. Distinto había sido el caso de los navegantes de otras latitudes, actuando legal o ilegalmente en la zona, pues recalaron con frecuencia en esas islas para reparar sus naves o en busca de carne de tortuga y agua, entre otras cosas. Ello explica el empleo de este práctico británico, quien muy posiblemente haya tripulado uno de los balleneros detenidos al inicio de la guerra.

El 28 de febrero las naves continuaron con el reconocimiento del archipiélago. Las fuertes y encontradas corrientes de la zona llevaron a que la noche del 6 de marzo la fragata perdiese de vista a las corbetas, por lo que Gómez Barreda se dirigió a Puná, punto de reunión en caso de separación,

fondeando en dicha isla el 8 de abril.[41] Habría de permanecer en la zona por algunas semanas, antes de dirigirse al Callao a donde arribó con quina y tabaco a fines de mayo.[42]

La *Castor* y la *Atlante* continuaron navegando juntas por algunos días más, pero tuvieron dificultades para arrumbar hacia la costa, separándose finalmente el 31 de marzo de 1800. Ante esta situación, Gil de Taboada determinó dirigirse al norte para escapar de las corrientes ecuatoriales, llegando el 21 de abril a los 8° Norte, a la altura de las islas de Jicarón y Coiba, antes de comenzar a bajar pegado a la costa. El 3 de mayo la *Castor* fondeó en la isla Gorgona para reabastecerse de agua, pasando luego a Manta para aprovisionarse de víveres frescos y pan, antes de continuar hacia Guayaquil. Cerca ya a la ría avistó a la fragata ballenera británica *Henry* y a su presa, el *San Ramón*, logrando capturarlas tras un reñido combate. Las tres naves arribaron a Guayaquil a principios de junio, donde se repararon tanto la arboladura y obra muerta de la *Castor*, como la *Henry*, denominada *Enrique* o *San Francisco de Asís* en los documentos españoles, y el *San Ramón*.[43]

Algunos tripulantes de la *Henry* que no participaron en el combate lograron llegar a Galápagos y embarcarse en el *San Pedro*, nave que había sido tomada en Culebras por un grupo de prisioneros británicos escapados del Callao y que se había unido a la *Henry* en ese archipiélago. Junto con los tres hombres que el capitán de la corsaria había dejado a bordo del *San Pedro*, pudieron iniciar una prolongada travesía que los llevó hasta ciudad del Cabo.[44]

La *Henry* fue sentenciada como buena presa el 24 de mayo por la Junta del Apostadero, siendo adquirida el 10 de junio de 1800 por Xavier María Aguirre en 56 100 pesos, quien la rebautizó *Joaquina*. Su carga, valorizada en unos 80 000 pesos se distribuyó entre los apresadores.[45] Para la venta se

41 AGMAB, Corso y Presas 5218, O'Higgins a Cornel, n° 48, Lima 23/7/1800.

42 AGI, Estado 73, n° 108, O'Higgins a Soler, Lima 23/7/1800.

43 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 28, 6/1/1801, Ugarte a Cornel, n° 77, Lima 26/6/1800; legajo 30, carpeta 9, Ugarte a Cornel, n° 113, 25/12/1800; Corso y Presas 5218, O'Higgins a Cornel, n° 48, Lima 23/7/1800. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 19, cuaderno 4.

44 HCA 49/33 (19), papeles del *San Pedro*, declaración de Thomas Coffle, Ciudad del Cabo 12/5/1801. Choyce, *The Log of a Jack Tar...*, pp. 112-124.

45 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel n° 167, Callao 3/8/1801, lista de los individuos de la *Atlante* que no se presentaron a recoger su premio; y n° 249, Lima 17/6/1801.

le retiró la artillería para mejorar la de la *Castor*, y recibió los 10 cañones de a 4 libras con que inicialmente estuvo dotada esta nave.[46]

Por su parte, luego de separarse de la *Castor*, la *Atlante* procuró dirigirse a Santa Elena para reunirse con la fragata, pero las corrientes y el viento le impidieron alejarse de Galápagos. En esas circunstancias, en la mañana del 3 de abril avistó dos fragatas y de inmediato se puso en caza de una de ellas, perdiéndola durante la noche al lograr pasar entre las islas Isabela y Fernandina. Al día siguiente Orué pudo penetrar por el canal y vio que a las dos fragatas iniciales se le había unido una tercera. Se trataba de las balleneras corsarias londinenses: *Castor and Pollux*, con 23 hombres, ocho cañones de 18 libras, dos de cuatro y dos pedreros; *Britannia*, con 27 hombres y ocho cañones de 12 libras; y *Charming Ketty*, con diez cañones. Si bien en conjunto contaban con más piezas que la nave de Orué, que portaba 24 piezas de ocho y seis libras, la *Castor and Pollux* tenía poca munición, la *Britannia* muy poca pólvora, pues había sostenido al menos dos enfrentamientos cerca de Montevideo antes de doblar el cabo de Hornos, y la *Charming Ketty* enfrentaba problemas similares, pues había estado operando en la zona por un tiempo prolongado. En ese crucero había capturado en diciembre de 1799 al paquebote *Carmen* cuando navegaba de Coquimbo al Callao, desembarcando a sus tripulantes en Huayco, y poco después había detenido y saqueado a la fragata *Rosario*, de propiedad de Tomás Delfín, por lo que el capitán de la *Charming Ketty* optó por separarse de las otras dos naves, trasbordando antes cuatro hombres a la *Britannia* como refuerzo.[47]

Los días siguientes las tres naves maniobraron para colocarse en posición ventajosa, pero las corrientes y cambios súbitos de viento dificultaron el encuentro, hasta que a eso de las cinco de la mañana del 7 de abril finalmente pudieron entablar acción. El enfrentamiento duró unas cinco horas, en las que la *Atlante* efectuó unos 300 disparos contra sus enemigas, logrando finalmente rendir a la *Castor and Pollux*, que había sufrido daños en su arboladura, recibido cinco impactos a flor de agua y tenía dos heridos. Orué continuó en caza de la *Britannia*, logrando finalmente rendirla a las cinco y media de la

46 Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 153, Lima 22/6/1801.

47 Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 129, Lima 21/3/1801. MNM, ms. 2413, O'Higgins a Cornel, Lima 23/7/1800, anexo, parte de Orué, Pacocha 17/6/1800; ms. 96, Academia Real de Náutica de Lima 12/1/1814, f. 25.

tarde. Marinó ambas presas, colocando la *Castor and Pollux* al mando del teniente del Regimiento de Lima Nicolás Galup, mientras que la *Britannia* la puso a órdenes del piloto Francisco Parga. Luego de efectuar algunas reparaciones de emergencia y trasbordar munición, pólvora y víveres a ambas naves, Orué determinó alejarse de la zona. Para evitar encontrarse con otros corsarios enemigos que pudieran intentar tomar alguna de sus presas, puso proa hacia la isla de Pascua, a donde llegaron el 23 de mayo, pasando luego a San Félix antes de dirigirse a la costa. Arribaron a esta última cerca de Iquique, encontrando en ese puerto al *Gran Señor*, que venía de Arica, cuyo patrón le informó que había una fragata enemiga en esa costa. Buscando refrescar víveres y atender a su gente y a los prisioneros, algunos de los cuales mostraban síntomas de escorbuto, Orué procuró arribar a ese puerto, pero tuvo dificultades para ello y finalmente fondeó en Pacocha el 17 de junio de 1800.[48]

Días después partió hacia el Callao, donde fue recibido a principios de julio con notoria satisfacción del virrey O'Higgins y del brigadier Ugarte, así como del Tribunal del Consulado. Orué fue premiado con el ascenso a alférez de navío, Galup también obtuvo el ascenso a capitán del Regimiento de Lima, y a los siete heridos en la acción (cabo 2° del Real de Lima José Joaquín Santa Cruz, con una pierna rota y, con heridas de menor consideración, el soldado Esteban Chávez y los marineros Antonio Canosa, José Roque, Victoriano García, José Castro y Eustaquio Carrión) se les concedió la gracia de conservar sus respectivos sueldos en caso de quedar inválidos.[49]

En su informe sobre este tema, Ugarte señala que la *Atlante* había sido reforzada con dos oficiales y 27 individuos del Regimiento de Lima, y con un sargento y seis soldados del Cuerpo de Artillería. Propone que también se premie a otros individuos de la dotación, entre ellos a seis que habían participado en la acción de Huasco: el primer piloto Francisco Parga, el capellán Pedro Malo, el contador Francisco Figueroa –hijo de un capitán de ejército de Valdivia–, el carpintero y calafate Antonio Torres, el condestable Vicente Sánchez –que sirvió antes en la artillería de ejército–, y el maestre de víveres Julián Ramos. Sobre este último señala que es

48 MNM, ms. 2413, O'Higgins a Cornel, Lima 23/7/1800, anexo, parte de Orué, Pacocha 17/6/1800.

49 AGMAB, Corso y Presas 2519, Ugarte a Cornel, n° 80, Bellavista 10/7/1800.

de la clase de indios caciques de estos reinos. Se halló también en la acción del Huasco y sirvió en ambas como saliente hombre de mar, y con más gusto que en su encargo. Es honrado y regular plumita y suplica a S.M. real gracia de escribano de número de esta capital.

Asimismo, además del teniente Galup y de los dos heridos del Regimiento de Lima, menciona a otros tres individuos de esa unidad: el cadete abanderado José Ballesteros –hijo del oidor Juan Rodríguez Ballesteros–, el sargento 2° José Villalba –hijo del teniente de fragata Antonio Villalba, fallecido en el Perú como coronel graduado y corregidor de Chancay–, y el cabo 1° Tomás Salazar. A ellos se suman el sargento de artillería Antonio Coito, el segundo piloto Felipe Narche –inglés católico que sirve con Orué desde 1797–, el piloto práctico Manuel Trigo, el pilotín Manuel de Torres, el primer contramaestre Miguel Martínez, los guardianes Vicente Cuebas y Andrés González, y el médico cirujano Fernando Utrilla.[50]

La *Britannia* fue valorizada en 30 450 pesos, mientras que la *Castor and Pollux* alcanzó el valor de 33 434 pesos 4 reales. Además, los efectos que no eran del inventario de las presas sumaban otros 8 000 pesos, su carga de esperma y aceite de ballena se valoró en 18 296 pesos, y las pieles de lobo en otros 1 700 pesos. Condenadas en julio de 1 800, ambas naves fueron adquiridas por el Consulado en septiembre de ese año para armarlas como corsarias, pagando un total de 91 651 pesos. Deducidos los gastos efectuados, quedaron 78 863 pesos 3 reales, a los que se le rebajó el 25% como descuento para los armadores, y el saldo (59 147 pesos 4 reales) fue repartido entre los apresadores. Conforme a las regulaciones vigentes, el 8% fue destinado a los oficiales, correspondiéndole a Orué 5 633 pesos, a Parga 2 816 pesos 4 reales, al escribano Manuel Figueroa 1 408 pesos 2 reales, al capellán Pedro Malo 2 816 pesos 4 reales, al teniente Galup, como jefe de la guarnición, el mismo monto que a Orué, y al cadete José Ballesteros 1 408 pesos 2 reales. Los restantes 39 431 pesos 5 reales fueron distribuidos entre la tripulación, correspondiéndole 112 pesos a los de menor graduación.[51]

[50] Ibídem.

[51] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel n° 167, Callao 3/8/1801, anexo el expediente.

Pérdida de la *Santa Leocadia*

A mediados de febrero de 1800, mientras la división de Gómez Barreda reconocía el archipiélago de Galápagos, los bergantines *Limeño* y *Peruano* volvieron a hacerse a la mar para cruzar las aguas del sur en busca de enemigos. Luego que el primero de ellos recalara en Valdivia, ambos arribaron a Valparaíso, donde permanecieron hasta mediados de junio cuando el capitán general de Chile dispuso que salieran en busca de dos fragatas enemigas que habían sido avistadas en Coquimbo. Tras verificar que se trataba de balleneros norteamericanos, los bergantines iniciaron su retorno al Callao, ingresando ambos a Huasco y el *Peruano* a Arica. Con el mercante *Valdiviano* bajo escolta, y trayendo azufre y cobre embarcados en Valparaíso y Huasco, el *Limeño* y el *Peruano* arribaron al Callao a fines de agosto.[52]

Por su parte, en junio de 1800 la *Santa Leocadia* fue enviada a Pisco con artillería para la defensa del puerto, prosiguiendo luego hasta Arica en busca de un corsario enemigo que había estado operando en esa zona. Gómez Barreda no encontró rastros del mismo, pero en agosto detuvo en Arica al bergantín norteamericano *Pacific Trader*, que había ingresado a ese puerto para refrescar víveres y agua. Pese a que su capitán mostró una licencia del cónsul español en Boston, en la que se indicaba que iba a la costa del Noroeste, se le trasbordó a la fragata junto con cinco de sus tripulantes. Una dotación de presa de 23 hombres, al mando del alférez de navío Juan Latre, se hizo cargo del bergantín, que arribó al Callao junto con la fragata a principios de septiembre.[53] Analizado este caso primero por la Junta del Apostadero y luego por el virrey, se dispuso la liberación de la nave, reclamando su capitán tanto por la detención sufrida como por haber sido inutilizada su lancha en Arica.[54]

Mientras dicho proceso tenía lugar, la *Santa Leocadia* y el *Peruano* fueron sometidos a reparaciones y a principios de noviembre zarparon hacia Panamá. A bordo de la primera se transportaban 1 206 603 pesos 3.5 reales, de los cuales 133 000 pertenecían a la Real Hacienda y estaban destinados

52 Ídem, legajo 28, Ugarte a Cornel, n° 87, Lima 17/8/1800.

53 Ídem, legajo 28, Ugarte a Cornel, n° 88, Bellavista 2/9/1800.

54 Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n°153, Lima 22/6/1801.

al socorro de esa plaza, mientras que el resto era de particulares.[55] Iban en conserva con las fragatas *Triunfo* y *Charmelly*, y tras reconocer Paita las naves prosiguieron hacia Santa Elena, cuya punta fue avistada por el *Peruano* a mediodía del 16 de noviembre, reuniéndose luego con el resto del convoy para que la *Santa Leocadia* procediese a reconocer la zona. Dejando al bergantín a cargo del convoy, la fragata se dirigió a efectuar esa operación, pero al caer la noche aún se encontraba a unas siete millas de la costa. Decidido a fondear al abrigo de la referida punta, Gómez Barreda confió en las indicaciones del práctico Gaspar Bejarano, pero estas resultaron totalmente equívocas, llevando a que a eso de las 8:30 de la noche la fragata encallase sobre la parte sur de punta Santa Elena. Para evitar que las naves del convoy siguieran su misma suerte, Gómez Barreda despachó un bote para que se mantuvieran claras y no trataran de acercarse. En un vano esfuerzo por liberar la nave se picaron los palos y otros elementos de la maniobra, pero hacia las 2:30 de la madrugada todo estaba perdido. La fragata estaba atravesada en la rompiente y en pocos minutos se hizo pedazos. De los 305 hombres que llevaba, 58 fallecieron y otros 86 fueron dados por desaparecidos. Entre los muertos se encontraban el cirujano Mauricio Roa y los pilotines Francisco Villazeca y Juan Iladoy;[56] mientras que entre los desaparecidos estaba el piloto Bejarano, a quien se atribuyó la responsabilidad del naufragio. El 22 de febrero este piloto se presentó al comandante del *Limeño*, siendo despachado preso a Lima en abril de 1801.[57]

Al amanecer el día 17 los botes del *Peruano* y del convoy procuraron prestar auxilio a los náufragos, pero sólo pudieron fondear en un surgidero a unas dos millas del lugar del siniestro, desde donde lograron entablar contacto con Gómez Barreda y los sobrevivientes. Este dispuso que las fragatas mercantes esperaran tres días en la zona antes de continuar hacia Panamá, por si llegaba correspondencia del virrey, y que el medio centenar de pri-

[55] Ídem, legajo 30, carpeta 9, Manuel de Arredondo, regente presidente de la Audiencia, al ministro de Marina, n° 6, Lima 23/9/1801.

[56] Ídem, legajo 30, carpeta 9, Ugarte a Cornel, n° 111, 20/12/1800, anexo Barreda a Ugarte, Santa Elena, 17/11/1800. Choyce, *The Log of a Jack Tar...*, p. 130.

[57] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 30, carpeta 9, Ugarte a Cornel, n° 152, Lima 21/6/1801. HCA 49/41, papeles del *Limeño*, Bejarano a Martínez, Callao 8/6/1801; 49/43 (1), Bejarano a Martínez, Callao 16/7/1801; 49/44 (1), Ugarte a Martínez, Lima, 23/3/1801; y Orbegoytia a Martínez, Guayaquil 6/4/1801.

sioneros británicos que se habían distribuido en su fragata y en el bergantín fuesen puestos a disposición del gobernador de Guayaquil, Juan Mata de Urbina.[58]

Al tomar conocimiento de estos hechos, Mata despachó a la *Castor*, que como ya se indicó se encontraba reparándose en ese puerto.[59] De inmediato se iniciaron las labores de rescate del tesoro que transportaba la naufragada nave, las mismas que se prolongaron varios meses e implicaron la participación de buzos no sólo de la zona sino también de Panamá y el empleo de una campana submarina a cargo del segundo piloto Manuel Yáñez. Es así que hasta mayo del siguiente año, cuando dichos trabajos debieron suspenderse por el cambio estacional de las condiciones hidrográficas, se logró recuperar 1 008 650 pesos, vale decir, buena parte del tesoro con que había salido del Callao.[60]

Cuando se supo en Lima lo sucedido con la *Santa Leocadia* el virrey O'Higgins despachó al *Limeño* y a la fragata mercante *Jesús María*, de propiedad de Fernando Mazo, con dinero y material para las operaciones de rescate, y con un nuevo situado para Panamá. Ambas naves zarparon a principios de enero y para mediados de ese mes ya se encontraban en la zona.[61] Entregado ese socorro, el capitán de fragata Felipe Martínez, comandante del *Limeño*, debía pasar a Guayaquil para recorrer su nave y dirigir la construcción de una fragata que, siguiendo la traza de la fragata *Fama*, reemplazara a la perdida en Santa Elena. Para ello contaba con el apoyo del alférez de fragata graduado León Aycardo, maestro mayor de maestranzas del Apostadero. Esta iniciativa del virrey O'Higgins, como varias otras, no fue consultada con Ugarte. Además, como tampoco lograron reunirse los fondos ofrecidos por la capital virreinal, y un incendio destruyó buena parte

[58] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 30, carpeta 9, Ugarte a Cornel, n° 111, 20/12/1800, anexo Barreda a Ugarte, Santa Elena 17/11/1800. Choyce, *The Log of a Jack Tar...*, p. 130.

[59] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 30, carpeta 9, Ugarte a Cornel, n° 113, 25/12/1800.

[60] Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 144, Lima 22/5/1801; legajo 30, carpeta 9, Arredondo al ministro de Marina, n° 6, Lima 23/9/1801; Ugarte a Cornel, n° 160, Callao 7/7/1801.

[61] Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 116, Bellavista 3/1/1801. Sobre esta comisión véase HCA 49/41, "Papeles de órdenes y oficios expedidos por el excelentísimo señor virrey del Perú y del señor comandante en jefe de este apostadero y otras personas, que todos juntos forman una relación extensa del viaje a la Punta de Santa Elena, comisión del buceo y construcción de la nueva fragata, desde 20 de diciembre del año 1800".

de las maderas recolectadas para la construcción de la *Ciudad de Lima*, nombre propuesto para la nueva fragata, en abril de 1801 se suspendieron los trabajos, y algún tiempo después se abandonó totalmente la idea.[62]

A principios de enero 1801, aun antes de que el *Limeño* arribara a la zona, Gómez Barreda despachó al Callao a la *Castor* con su presa *Henry*, la represa *San Ramón* y dos mercantes en conserva, llegando a su destino a mediados de marzo, previa recalada en Paita. Por otro lado, al arribo del *Limeño* a Santa Elena se trasbordó el situado al *Peruano*, que zarpó hacia Panamá conduciendo además a los prisioneros británicos mencionados. En este puerto embarcó tabaco de la Real Hacienda y al piloto Yáñez, despachado por el comandante del apostadero de Cartagena para apoyar las labores de rescate. En conserva con un mercante, el bergantín salió de Panamá a mediados de febrero y luego de desembarcar a Yáñez y a su campana de buceo en Paita, continuó en solitario hacia el Callao, a donde arribó a principios de mayo.[63]

Tanto Gómez Barreda como Bejarano fueron procesados por Ugarte, pero al no contar con el número de vocales que fija la ordenanza dicho proceso fue elevado al ministro de Marina. El juicio fue finalmente visto por el comandante general de Cádiz, quien no encontró culpabilidad en el comandante ni en los oficiales, y dictaminó que Bejarano ya había purgado lo suficiente su delito, "si así ha de llamarse un error de entendimiento".[64]

Los corsarios del Consulado

Como ya se señaló, las presas *Britannia* y *Castor and Pollux* fueron armadas en corso por el Consulado, siendo renombrada la primera *Santa Victoria* y la segunda *Nueva Castor*, aunque se les conoció como *Bretaña* y *Castor*, nombres que usaremos en adelante. Ambas fueron puestas al mando del

[62] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 30, carpeta 9, Ugarte a Caballero, n° 200, Lima 4/11/1801.

[63] Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 123, Bellavista 22/2/1801; n° 126, Bellavista 17/3/1801; y n° 131, Lima 13/4/1801. HCA 49/44 (1), papeles del *Limeño*, Vivero a Martínez, Paita 30/3/1801.

[64] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, carpeta 21/11/1803, resumen del 19/11/1803.

ya mencionado piloto de la Armada Francisco Parga –quien no utiliza el apellido Ruiz en su correspondencia– y a fines de 1800 se dirigieron a cruzar entre Valparaíso y Juan Fernández. El 2 de enero de 1801 arribaron a Más Afuera, donde detuvieron a la fragata norteamericana *Pegasus* por sospecha de contrabando, así como a cuatro marineros del lobero *Mars* que habían sido dejados en la isla para que faenaran y a un morenito del bergantín *Pacific Trader*. Estos cinco hombres fueron embarcados en la *Castor*, que junto con las otras naves pasó a Coquimbo para entregar a los detenidos al gobernador antes de dirigirse al Callao.[65]

En el cruce de Juan Fernández a Coquimbo las corsarias se separaron, siendo así que la *Bretaña* avistó al *Mars* y Parga se puso al habla con su capitán, a quien conminó a no dejar gente en Juan Fernández, entregándole además un documento para que pudiese recoger a sus hombres. Atendiendo a ese aviso, el *Mars* se dirigió a Más a Tierra para recoger a nueve de sus tripulantes y a otros seis del *Pacific Trader*, pasando luego a Valparaíso y a Coquimbo, donde a mediados de febrero pudo embarcar a los cinco hombres que habían sido detenidos en Más Afuera. Tras recalar en Juan Fernández, el *Mars* pasó a Santa María y a principios de junio arribó al Callao, donde se le decomisaron 20 cajones con mercadería china valorizada en 18 577 pesos, pues si bien su capitán indicaba que la quería llevar a Nueva Holanda resultaba altamente sospechosa de estar destinada al contrabando. El buque fue liberado con la indicación de que se alejara de la costa americana.[66]

La causa de la *Pegasus* fue vista por la Audiencia de Lima, pero aun antes de concluir el juicio la fragata fue descargada y se le removió la artillería para aumentar la de los corsarios. El 8 de julio de 1801 se sentenció el decomiso de la nave y su carga, siendo valorizada en 24 187 pesos 2 reales, disponiendo su venta pública.[67]

[65] Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 163, Lima 12/7/1801. United States National Archives and Records Administration, Record Group (en adelante NARA, RG) 76, Spain, Allowed Claims vol. 18, ship *Katherine*.

[66] Ídem. Ver también ANCh, Capitanía General, vol. 380, doc. 1, Parga a Sotomayor, Coquimbo 16/1/1801.

[67] AGMAB, Corso y Presas 5230, Gil a Espinosa, Aranjuez 11/3/1808; y 5231, Ugarte a Cornel, n° 262, Lima 19/7/1801; Expediciones a Indias, legajo 29, n° 267, Callao 5/8/1801. NARA, RG 76, Spain, Disallowed Claims, vol. 43, ship *Pegasus*.

Los corsarios permanecieron pocas semanas en el Callao, zarpando luego hacia Santa Elena para recoger parte de lo salvado de la *Santa Leocadia* y llevarlo a Panamá. Cumplida esa misión pasaron a cruzar entre Guayaquil y Paita, tomando conocimiento en este último puerto, el día 10 de agosto de 1801, que dos buques enemigos estaban en las islas Lobos esperando a otros dos para atacar a la *Alderney* y la *Santa Teresa* que debían arribar a Pacasmayo y Paita. Tras recalar en Lobos de Tierra, el día 20 reconocieron Lobos de Afuera e incluso despacharon botes a tierra, sin encontrar evidencias de presencia reciente de loberos británicos. Se dirigieron luego a Pacasmayo para escoltar a los mercantes mencionados, pero al amanecer del día 25 avistaron a la fragata *Fortune* y a su presa, el bergantín *Bonaparte* –referido de ese modo en la documentación pese a que su nombre formal era *Nuestra Señora de la Buena Esperanza*, alias *Bonaparte de América*–, que se dirigían hacia ellos desde el Oeste. Parga ordenó prepararse para el combate e izó bandera británica en la *Bretaña* para que las naves enemigas se acercaran sin sospechar. La treta dio resultado y a las 7:30, con la fragata enemiga al costado, cambió de bandera e inició el combate. Ni la *Castor* ni el *Bonaparte* lograron entrar en la acción, la misma que duró hasta las diez de la mañana, cuando la nave británica largó alas y se batió en retirada. Puesto en caza, Parga pudo intercambiar algunos disparos con el bergantín a eso de las tres y media de la tarde, pero finalmente se vio forzado a romper contacto pues la *Castor* se había rezagado y la unión de las dos naves enemigas lo colocaba en una posición delicada. Hacia las 5:30 giró y se reunió con su consorte, perdiendo de vista a las naves contrarias durante la noche. Al amanecer del 26, previendo que se habían dirigido a atacar Paita, Parga puso proa a ese puerto y se mantuvo cruzando entre Sechura y la Silla de Paita. En esa situación, el 31 de agosto se avistó una vela que resultó ser el ballenero norteamericano *Ann*, cuyo capitán le informó que una nave británica había estado en Valparaíso con bandera norteamericana, contando con 28 cañones de 12 libras, 12 pedreros y una dotación de 80 hombres. Dicha nave había desembarcado gente en Intermedios y capturado al *San Antonio*. También le informó que en los 35° Sur se había encontrado con la fragata británica *Baybridge*, con 20 cañones de 12 libras, que había salido de Londres hacía 18 meses; en julio encontró al sur de Pisco a la *Britain*, cuya

gente había saqueado dos barracas en dicho puerto; y la *Butterworth*, que salió de Londres seis meses atrás.[68]

Durante el combate la *Bretaña* sufrió algunos daños en la obra muerta y tuvo un contuso y un cabo de cañón con impactos de metralla en un brazo. Después de esto, el 5 de septiembre la división del Consulado entró a Paita para esperar al *Triunfo*, *Charmelly* y *Atlante* u *Orué* que estaban por llegar de Acapulco y Sonsonate.[69]

El 18 de ese mes se avistó otra nave británica acercándose al puerto, por lo que Parga puso sus dos buques en línea con la banda de estribor hacia el mar. Se trataba de la *Chance*, que a las siete de la noche se había acercado lo suficiente para atacar a las naves consulares. Tres cuartos de hora más tarde Parga mandó picar cables para tratar de tomar al buque británico entre dos fuegos, continuando la acción por espacio de media hora más antes de que la *Chance* se alejara. Las corsarias la persiguieron hasta perderla de vista a eso de las once de la noche, cuando Parga decidió retornar a Paita por considerar que no podía alcanzarla. Ya en ese puerto recogió las anclas, lanchas y 20 hombres de la *Bretaña* que se habían quedado en tierra al momento de iniciar el combate, así como varios proyectiles británicos que habían caído en la playa. Finalmente, el 22 de septiembre de 1801 zarparon en demanda del Callao para reaprovisionarse de municiones, de la que estaban escasos.[70]

Tras pocas semanas en puerto volvieron a salir hacia el sur, y a fines de diciembre, cerca a la isla Santa María, capturaron a las balleneras británicas *Aurora* y *Redbridge*. Con ambas presas se dirigieron a Concepción y, luego de tomar tres naves norteamericanas (*Hanna and Eliza*, *Anna* y *Wareham*) por sospecha de contrabando, arribaron al Callao en mayo de 1802.[71]

68 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 174, Callao 21/9/1801. El capitán norteamericano considera erradamente que esa nave era la *Fortune*, lo que no se condice con la declaración de José María Zambrano, quien había zarpado de Londres en esa nave y que fue soltado en la costa de Tumbes con los otros prisioneros del bergantín *Bonaparte* [HCA 49/42, papeles del *Limeño*, declaraciones del capitán Cayetano Varela y 12 tripulantes del *Buonaparte*, Guayaquil 11/9/1801].

69 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 174, Callao 21/9/1801.

70 Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 182, Callao 9/10/1801.

71 Ídem, legajo 32, carpeta 2, Ugarte a Caballero n° 237, Lima 25/6/1802, anexo Parga a Vivero, Callao 22/5/1802; Corso y Presas 5231, Vivero a Gil de Taboada, n° 165, Lima 7/8/1807. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 20, cuadernos 3 y 4. Miriam Estensen, *The life of George Bass: Surgeon and sailor of the Enlightenment*, p. 187. El investigador australiano

El crucero de la *Chance* y la pérdida del *Limeño*[72]

De propiedad de Michael Hogan, vecino de Ciudad del Cabo, la corbeta *Chance* era una presa francesa armada en corso con ocho carronadas de 12 libras y ocho cañones de seis, dos de los cuales, al parecer, llevaba en bodega para armar a las naves que capturara. Al mando del capitán William White zarpó de Ciudad del Cabo hacia febrero de 1801 y el 13 de abril arribó a Botany Bay, cerca a Port Jackson, para completar su dotación hasta 80 hombres. Zarpó luego hacia la isla Santa María, a donde arribó a fines de junio, encontrando en el fondeadero a la fragata norteamericana *Miantonomo*, que venía de Talcahuano. Su capitán le brindó información sobre la situación local y también proveyó al corsario británico con algunos víveres, por lo que su nave sería detenida y condenada posteriormente. Luego de reaprovisionarse de agua, la *Chance* pasó a Coquimbo, donde encontró a tres buques norteamericanos y saqueó algunas casas y almacenes a la entrada del puerto.[73]

El 5 de agosto la *Chance* se presentó en Ilo y capturó al paquebote *San Marcos*, que cargado de guano era la única nave presente en el puerto, además de un par de botes que fueron barrenados por los británicos. Asimismo, despachó a tierra a un grupo de tripulantes que saqueó el pueblo y apresó a las personas notables, entre ellas el alcalde ordinario Vicente de Córdova, exigiéndoles ganado y refresco. Al concluir el saqueo faltaban el contramaestre y otros tres tripulantes que habían desertado por los malos tratos recibidos a bordo. Por tal motivo, Córdova fue retenido a bordo unas diez horas como rehén, siendo liberado luego de que prometiese buscar y entregar a los desertores. Al caer la noche la nave británica y su presa fondearon cerca al puerto, pero esta última soltó sus amarras y se fue sobre la costa. Al día siguiente se vio mucha gente armada en la playa, por lo

---

Chris Maxworthy me ha facilitado un extracto de lo aparecido en cuatro diarios británicos en abril de 1803 sobre el escape del Callao del capitán Thomas Burrows, del *Redbridge*, en el que figuran detalles de la captura de su buque.

72 La documentación de este buque se conserva en HCA 49/40 a 44. En ella se incluyen algunas descripciones de la acción.

73 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 172, Callao 17/9/1801. NARA, RG 76, Spain, Allowed Claims vol. 62, ship *Miantonomo*.

que White optó por retirarse. El resultado de su incursión no dejaba de ser apreciable, y consistía en algo de plata sellada, cuatro barras de cobre, 20 sacas de harina, diez costales de arroz, veinta a treinta sacas de harina de maíz, 20 novillos y unos 40 carneros.[74]

Tras recalar en San Gallán y Asia, el 15 de agosto la *Chance* se encontró a la altura de San Lorenzo, y al caer la tarde del día siguiente se puso en caza de un bergantín y otras dos embarcaciones que acababan de salir del Callao, las que pudieron escabullirse durante la noche. Al amanecer del 17 se volvió a avistar al bergantín y la caza continuó, pero hacia las cuatro de la tarde, encontrándose a unas dos leguas al suroeste de San Lorenzo, se vio otra nave que se acercaba por el suroeste y White decidió lanzarse sobre ella.[75]

Se trataba de la fragata *Amable María*, de propiedad de José Urrutia, que al mando de José Girau venía de Concepción con carga de trigo, vino, madera y otros efectos. Girau sólo se percató de las intenciones de la *Chance* a las seite y media de la noche, no habiéndolo hecho antes por la neblina y por su posición relativa, virando en redondo para evitar ser alcanzado, mientras que disponía de la mejor manera posible a sus 70 tripulantes y cinco pasajeros, entre ellos una mujer. Para defender su nave contaba con diez piezas de 18 libras, dos de 12 y dos de seis, así como 18 fusiles, 25 sables y 20 chuzos. La caza duró poco más de una hora, iniciándose el combate hacia un cuarto para las nueve, cuando ambas naves se encontraban a medio tiro de pistola. Luego de casi una hora de enfrentamiento, en la que la *Amable María* sólo pudo utilizar tres de sus cañones por la excesiva carga que llevaba, la nave británica logró abordarla por su amura de estribor, iniciándose una lucha sobre cubierta que duró una media hora más. La acción continuó durante algún tiempo más en la cabina y en la cubierta inferior, hasta que finalmente Girau se vio obligado a rendirse, luego de haber perdido 12 hombres y tener 25 heridos, entre ellos 12 de gravedad, varios de los cuales fallecieron poco después. De acuerdo al reporte del capitán White, los atacantes perdieron

[74] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 172, Callao 17/9/1801; y Ugarte a Cornel, n° 171, Callao 8/9/1801.

[75] Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 172, Callao 17/9/1801. White a Curtis, *The London Gazette*, n° 15,455 (20-23/2/1802), p. 184.

al menos un oficial, apellidado Bennet, y tuvieron cinco heridos con armas blancas que eventualmente se recuperaron.[76]

Al momento de producirse el combate, cuyos cañonazos se escucharon en el Callao, no había en el puerto buque alguno que pudiera salir en refuerzo de la *Amable María*, excepto los norteamericanos *Asia* y *Dolly*, que habían arribado al Callao en junio. A propuesta de Ugarte, y con la aprobación del presidente interino de la Audiencia y encargado del gobierno por la muerte de O'Higgins, el oidor Manuel Arredondo y Pelegrín, ambos buques fueron comisionados temporalmente como naves reales, reemplazando a su dotación con tripulantes locales, y armándolos con algunos cañones. Al mando del teniente de navío Colmenares, que izaba su insignia en la *Dolly*, las naves cruzaron delante del puerto del 18 al 23 de septiembre, mientras que Vivero, pese a estar enfermo, salió con las dos cañoneras por el boquerón que separa La Punta de la isla San Lorenzo, retornando al caer la tarde sin avistar nada en el horizonte.[77]

Por el empleo de sus naves, los capitanes norteamericanos recibieron una compensación, que ascendió a 2 000 pesos en el caso de la *Dolly* y a 2 280 pesos en el caso de la *Asia*, además de sendos documentos que salvaguardaran su responsabilidad ante los propietarios de las naves.[78]

La *Chance* y su presa se alejaron luego hacia el oeste, y el 19 de agosto, tras acercarse un poco al Callao, Girau y 52 de sus tripulantes y pasajeros fueron puestos en la lancha de la *Amable María*, logrando arribar al puerto hacia mediodía. Desprendidos de los prisioneros, la *Chance* y la *Amable María* continuaron a la altura del Callao durante varios días, ocupados en trasbordar parte de la carga y cinco cañones a la nave británica. Finalmente, hacia el 25 de agosto la *Amable María* fue enviada a Port Jackson con una dotación de presa compuesta por 13 británicos y un catalán que servía en la *Chance*, además de dos artilleros de mar, cuatro marineros y tres pajes de la presa.[79]

[76] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 269, Callao 22/8/1801 y n° 172, Callao 17/9/1801. White a Curtis, *The London Gazette*, n° 15,455 (20-23/2/1802), pp. 4-5.

[77] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 269, Callao 22/8/1801. NARA, RG 76, Spain, Allowed Claims, vols. 7 y 8, ship *Asia*.

[78] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 178, Callao, 5/10/1801.

[79] Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 269, Callao 22/8/1801 y n° 172, Callao 17/9/1801.

No obstante su victoria, la *Chance* tenía algunos problemas a bordo por la rigurosidad con que el capitán White trataba a su gente. Ello había llevado al contramaestre y a otros tres tripulantes a desertar en Ilo, y daría lugar a la deserción de otro de sus contramaestres y cinco tripulantes a principios de septiembre. La nave británica había seguido cruzando cerca al Callao en busca de nuevas presas, pese a haber visto reducida su tripulación a sólo 56 británicos y seis españoles. En esas condiciones, el 5 de septiembre avistó a un bergantín al que intentó capturar con sus botes. Sin haber tenido éxito en esa persecución, y luego de que el piloto al mando de uno de los botes pasara a la *Chance*, el contramaestre William Medifield y los cinco hombres que quedaban a bordo se alejaron de su nave para dirigirse a la costa, arribando al Callao tres días después.[80]

Ese mismo día la *Chance* entró a Pisco y apresó al bergantín *San Rafael* y a una lancha a la que unos particulares habían colocado un cañón de 18 libras. Al tener noticia de ello, Ugarte volvió a utilizar a la *Dolly* y la *Asia*, al mando de los tenientes de fragata José Ignacio Colmenares e Ildefonso Fonseca, respectivamente. Durante 12 días cruzaron entre los 12° y 14° Sur retornando al Callao el 21 de septiembre, pero la *Chance* se alejó de la zona aprovechando una densa neblina que se presentó los días 13 y 14,[81] y el día 18 se arribó a Paita, donde sostuvo el enfrentamiento con la *Bretaña* y la *Castor* que ya hemos referido.[82]

La captura de la *Amable María* y el ataque a otras naves había motivado que se despacharan avisos a todos los puertos, entre ellos Guayaquil, donde desde hacía siete meses estaba en reparaciones el bergantín *Limeño*. Además de velar por los trabajos en su nave, el capitán de fragata Felipe Martínez había estado a cargo de la construcción de la fragata *Ciudad de Lima*, pero la larga permanencia del *Limeño* en puerto le había hecho perder a buena parte de su dotación. Al momento en que se le ordenara suspender la obra de la fragata y proceder a Santa Elena para llevar a Guayaquil las piezas de artillería rescatadas de la *Santa Gertrudis*, Martínez sólo contaba con la guarnición y una decena de hombres de mar. Lo único que podía hacer para

[80] Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 172, Callao 17/9/1801.
[81] Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 176, Callao 22/9/1801.
[82] Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 182, Callao 9/10/1801.

completar su dotación era recurrir a la leva de marinería de los mercantes que fuesen arribando, cosa que hizo a principios de septiembre con la *Santa Rosalía*, los tripulantes del apresado bergantín *Bonaparte*, los de la *Triunfo*, *Fuente Hermosa* y *Hércules*, y finalmente con algunos que encontró en la población.

Por la información recibida del capitán y tripulantes del *Bonaparte*, Martínez comprendió que los 18 cañones de seis libras de su nave no eran suficientes para enfrentar a los corsarios enemigos que pudiera encontrar en ruta a Santa Elena, sumándose a ello que su tripulación no había tenido oportunidad de ejercitarse en el manejo de la artillería. Para compensar esa desventaja trató infructuosamente de que lo acompañara la fragata *Bárbara*, de propiedad de Juan Bautista de Elizalde, armada con 22 cañones de seis, cuatro y dos libras. Si bien la negativa de apoyo por parte de Elizalde, de la Junta de Comercio y del propio gobernador Urbina constituía un serio revés a sus planes, Martínez se decidió a zarpar considerando que la honra del Cuerpo de Marina se veía afectada por crecientes rumores que circulaban en el puerto sobre su supuesta pasividad ante la presencia de naves contrarias en la ría.[83]

De esa manera, la tarde del 19 de septiembre el *Limeño* zarpó de Guayaquil y dos días después fondeó en Puná Vieja, donde tomó otros 14 hombres de las fragatas *Hércules* y *Fuente Hermosa*, que habían optado por quedarse en esa isla para evitar ser levados para el servicio naval en Guayaquil. Al caer la tarde el *Limeño* se alejó de Puná e inició el reconocimiento de la parte suroeste de la ría, hasta fondear en la noche del 22 entre la isla de Santa Clara o El Muerto, y la Punta Arenas. A eso de las cuatro y media de la madrugada siguiente los vigías del bergantín avistaron una vela que venía desde la referida isla hacia el lugar donde su nave estaba fondeada. Avisado Martínez por el oficial de guardia, alférez de fragata Juan de Pascual y Erazo, ordenó levar y preparar la gente para el combate. Una hora más tarde, cuando comenzaba a clarear, pudieron ver que se trataba de una fragata con las portas cerradas. Acortando distancias, el *Limeño* disparó un tiro sin

[83] Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 285, Lima 16/10/1801; legajo 33, 347, Lima 23/7/1803, ver relaciones circunstanciadas de Cortázar, Erazo y Cosio. HCA 49/42, papeles del *Limeño,* declaraciones del capitán Cayetano Varela y 12 tripulantes del *Buonaparte*, Guayaquil 11/9/1801.

bala y largó la bandera española, pero la fragata no respondió a ese pedido de identificación. Ante esto, Martínez repitió su demanda disparando una andanada con carga, para lo cual se acercó más aún, y a eso de las seis de la mañana ambas naves se encontraban a tiro de fusil. A tenor de lo indicado posteriormente por los oficiales del *Limeño*, la mal entrenada dotación del bergantín no logró ningún impacto y más bien perdieron algunos atacadores al tratar de recargar sus piezas.[84]

La nave británica a la que el *Limeño* estaba a punto de enfrentarse era la ya mencionada *Chance*, que con un cañón de 18 libras en popa, ocho de 12 y diez de ocho en las bandas, y dos pedreros sobre la coronación de la popa, tenía una clara superioridad artillera. Además, si bien contaba sólo con algo más de medio centenar de tripulantes, estos se hallaban mejor preparados para la acción que los del bergantín español. Con tales elementos a su favor, y luego de que la fallida andanada inicial del *Limeño* se perdiese en el mar, el capitán White ordenó bajar las portas y efectuar una primera descarga. Al tener la borda más elevada que el bergantín lograron dañarle parte de la maniobra, daño que se incrementó en la medida en que fue avanzando la acción, al punto de perder parte del palo mayor, del bauprés y de la botavara. Pese a ello, y a la mala puntería de los improvisados artilleros del bergantín, que en algunos casos tuvieron que ser reemplazados por los oficiales, la lucha se mantuvo con tesón. A tenor de lo señalado por el teniente de fragata Pedro Cortázar en su relación circunstanciada de la acción, a eso de un cuarto para las ocho vio al capitán de fragata Martínez caer entre la escotilla mayor y el portalón de estribor. Una bala de trabuco o metralla le había atravesado el brazo izquierdo y penetrado en el costado del pecho. Desmayado, fue conducido a la cámara para recibir atención por parte del cirujano Rafael Corona, recayendo el mando en Cortázar. Con una limitada capacidad de maniobra, pues parte de la arboladura se encontraba inútil, Cortázar trató infructuosamente de abordar a la *Chance*, pero la situación sólo fue empeorando en la medida en que avanzaban las horas. A eso de las diez de la mañana, habiéndose quedado prácticamente sin tacos para los cañones, y teniendo siete muertos, 17 heridos, nueve impactos en

[84] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, n° 347, Lima 23/7/1803, en particular Cortázar a Ugarte, Guayaquil 6/10/1801, y relación circunstanciada de Cortázar, Lima 14/6/1802.

el casco, tres de ellos a flor de agua, y braza y media de agua en la bodega, Cortázar optó por arriar el pabellón.[85]

El subteniente de la Compañía Fija de San Blas José María Cosio, uno de los oficiales del *Limeño*, fue enviado a la *Chance* para formalizar la rendición. En esa misma lancha pasaron a bordo del bergantín un oficial y la dotación de presa británica, iniciándose el trasbordo de los tripulantes y guarnición de la nave española a su captora. Para evitar tener que vigilar y alimentar a tanta gente, White optó por embarcar a 49 de ellos en un falucho paiteño que habían tomado el 19. Al mando del alférez de navío Erazo, el falucho arribó a Puná Vieja, donde fueron auxiliados por el bote del navío *Milagro*, llegando a Guayaquil el día 25 a las siete de la noche.[86]

Mientras tanto, la *Chance* y su presa se alejaron hacia Tumbes, y en la mañana del 25 ambos buques dispararon algunas salvas de artillería en homenaje al capitán de fragata Martínez, quien había fallecido a bordo del *Limeño*. Cortázar y otro grupo de sus hombres fueron liberados al día siguiente en el río Tumbes, donde construyeron una balsa en la que arribaron a Guayaquil el 1° de octubre.[87]

En el combate la nave británica había tenido al menos dos muertos y un herido,[88] sufriendo además algunos daños en el aparejo y recibido al menos seis impactos en el casco. También se le había desmontado un cañón de ocho libras. A bordo quedaron unos pocos tripulantes del *Limeño*, entre ellos el teniente primero Bartolomé Martínez, el maestro de velas Domingo Martínez y los marineros Agustín Sepulvera y Bartolomé Rafael Gaset, alias el *Estudiante*. Los tres primeros figuran declarando en el juicio que se llevó a cabo ante la corte del vicealmirantazgo en Ciudad del Cabo;[89] mientras que el segundo, con fecha 24 de enero de 1802, escribió a Pedro de Iladoy, contador del *Limeño*, refiriendo los hechos posteriores a la acción. Por su carta, y por una declaración de Gaset, sabemos que ambos buques pasaron a Galápagos y luego a la isla Santa María, donde recorrieron el *Limeño* an-

85 Ibídem.

86 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, n° 347, Lima 23/7/1803, en particular Erazo a Ugarte, Guayaquil 25/9/1801 y relación circunstanciada de Erazo, Lima 2/4/1802.

87 Ibídem.

88 White a Curtis, *The London Gazette*, n° 15,455, 20-23/2/1802, p. 185.

89 HCA 49/40 (1), papeles del *Limeño*.

tes de iniciar el largo cruce hacia Ciudad del Cabo. Separados durante esa travesía, el bergantín arribó a principios de enero de 1802, mientras que la *Chance* lo hizo el 11 de febrero. El *Limeño* fue condenado y rematado en dicha localidad, siendo vendido en 8 000 pesos, mientras que Gaset logró pasar al Río de la Plata con un jabeque que había sido tomado por el navío de guerra británico *Lancaster* y luego rescatado por su propietario.[90]

Otras operaciones navales

En la mañana del 2 de julio de 1801 la fragata mercante *Alderney*, al mando de Diego José de la Torre, se encontraba a la altura de la isla San Lorenzo con rumbo a Pisco cuando avistó una nave que, acortando distancia, resultó ser un corsario británico con 14 o 16 cañones. A las once y media ambas naves estaban a distancia de tiro, iniciándose un combate que duró casi dos horas, hasta que la británica rompió el contacto y puso proa al Oeste. Con algunas averías, pero sin bajas, la *Alderney* viró y se mantuvo tras ella hasta las dos y media de la tarde, cuando optó por dirigirse a Pisco al comprender que no podía alcanzarla.[91] Este combate fue visto por los vigías del Morro Solar y de la isla San Lorenzo, por lo que Ugarte dispuso que de inmediato salieran las dos lanchas cañoneras disponibles, y a la mañana siguiente la *Castor* y el *Peruano*, con órdenes de buscar tanto a la *Alderney* como a la nave británica. Por su parte, Ugarte y su ayudante se embarcaron en el navío mercante *Milagro*, con el propósito de defender la bahía ante un poco probable ataque enemigo. Mientras tanto, la *Alderney* arribó a su destino el 8 de julio, desde donde su capitán informó a Ugarte sobre la acción que había sostenido.[92]

Ese mismo día zarparon la *Castor* y el *Peruano*, que habían retornado al Callao tras cruzar frente al puerto durante varios días. Sus órdenes eran

[90] *The London Gazette*, n° 15,455, 20-23/2/1802, p. 4. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, n° 347, Lima 23/7/1803, Gaset a Iladoy, Cabo de Buena Esperanza, 21/1/1802. HCA 49/41, papeles del *Limeño*, relato del combate con la *Chance* y pérdida de la nave, hecha por Gaset, s/f.

[91] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 257, Bellavista 5/7/1801.

[92] Ídem.

reconocer la costa entre Pisco y la isla San Félix, pues se había recibido información de la presencia de tres fragatas enemigas. Las noticias no estaban erradas, pues para ese momento se encontraban en esa zona al menos la *Fortune* y la ya mencionada *Chance*. Con 22 cañones de 12 libras y 90 tripulantes, la primera de estas naves se había puesto al habla con el ballenero norteamericano *Trial* a los 30° Sur,[93] y el 20 de agosto capturó frente a Chincha al ya mencionado bergantín *Bonaparte*, que había salido del Callao una semana antes. Sus 28 tripulantes fueron retenidos a bordo del *Fortune* hasta fines de ese mes, cuando 24 de ellos fueron liberados a unas 15 millas de la boca del río Guayas. Al parecer, luego de esto la *Fortune* y su presa pasaron a reabastecerse de agua en la isla Cocos,[94] y es posible que ese mismo buque fuese el que se reportó en septiembre hostilizando Atacames.[95]

La *Castor* y el *Peruano* se mantuvieron cruzando hasta mediados de agosto, sin encontrar nave enemiga alguna, pasando luego a recoger marinería en Iquique, Ilo y Arica, puerto este último donde embarcaron algo de cobre. Sin mayores novedades, ambos buques retornaron al Callao a principios de noviembre.[96]

A fines de ese mismo mes el *Peruano* zarpó hacia Panamá con 130 000 pesos del situado, y con instrucciones de escoltar a la fragata *Peregrina* y traer tabaco. Luego de cumplir su misión arribó a Paita a mediados de febrero de 1802 y finalmente fondeó en el Callao el 23 de abril, trayendo 1 500 petacas de tabaco y 272 cajones de polvillo de tabaco. En la última parte del viaje se había separado de la lenta *Peregrina*, pues de haber seguido con ella hubiese tenido que retornar a Paita para reaprovisionarse de agua.[97] Estando a la altura de Trujillo, el 31 de marzo el bergantín sufrió un extraño accidente: persiguiendo a una albacora que salió a bordo, un pez espada atravesó el casco con su espada. Atontado por el golpe, y habiendo perdido la espada,

[93] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 171, Callao 8/9/1801; n° 260, Lima 9/7/1801.

[94] Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 285, Lima 16/10/1801; legajo 33, n° 347, Lima 23/7/1803, relación circunstanciada de Cortázar, Lima 14/6/1802.

[95] Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 201, Callao 12/11/1801.

[96] Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 260, Lima 9/7/1801; y Ugarte a Caballero, n° 199, Lima 4/11/1801.

[97] Ídem, legajo 29, Ugarte a Caballero, n° 203, Lima 21/11/1801; n° 335, Lima 21/11/1801; y legajo 32, Ugarte a Caballero, n° 224, Lima 24/4/1802.

el pez fue capturado y posteriormente disecado para ser remitido a España. Medía 14 pies de largo, sin contar la espada, cuya longitud no se menciona.[98]

Poco después que el *Peruano* zarpara hacia Panamá, la *Castor* hizo lo propio con 80 044 pesos 7.5 reales del situado de Valdivia, escoltando hasta Valparaíso a los navíos *Águila*, *Piedad* y *Mercedes*, las fragatas *Valdiviano*, *Sacramento* y *Carmen*, la corbeta *Infanta*, el bergantín *San Rafael* y el paquebote *Bolero*. A bordo del segundo de los nombrados iba el jefe de escuadra Luis Muñoz de Guzmán, presidente electo de la audiencia de Chile. De Valparaíso se dirigió a Valdivia, Juan Fernández y Chiloé, en compañía de la *Júpiter*, llevando además 17 sentenciados para servir en los puertos mencionados.[99]

Por otro lado, las dos balsas que se habían construido en 1797 para la defensa del puerto se habían desbaratado tras varios meses de estar a flote, por lo que a principios de 1801 Ugarte planteó al virrey construir otras cuatro y dotar cada una de ellas con un cañón de 24 y otro de 18 libras. Asimismo, propuso cambiar las piezas de las cañoneras pues las que portaban eran demasiado largas, lo que retrasaba su recarga, y construir un varadero para poderlas trabajar sin necesidad de vararlas, pues dicha operación las maltrataba mucho por el excesivo peso de la artillería que llevaban.[100] También logró que en enero de 1801 se artillara la lancha real que se empleaba para traer piedra de San Lorenzo para el muelle que se estaba levantando, contando así con tres cañoneras para la defensa del puerto. Pese a ello, dicha lancha continuó acarreando piedra hasta septiembre de ese año, cuando se adquirió la lancha que la Compañía de Filipinas tenía en el puerto para que la reemplazara en esa labor.[101] Ugarte también procuró mejorar el sistema de vigías, pues muchas veces las señales de los que prestaban ese servicio en San Lorenzo o en el Morro Solar no eran percibidas adecuadamente en el Callao, o no podían ser retransmitidas a Lima en un tiempo prudencial. Su propuesta no había sido atendida por O'Higgins, pero luego que este falleciera se

98 Ídem, legajo 32, Ugarte a Caballero, n° 225, Lima 25/4/1802.

99 Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 202, Lima 12/11/1801; y Ugarte a Caballero, n° 204, Lima 2/12/1801.

100 Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 153, Lima 22/6/1801.

101 Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 117, Bellavista 21/1/1801; y Ugarte a Caballero, n° 175, Callao 22/9/1801.

logró que la Audiencia autorizara el gasto para establecer otros dos puntos, en la huaca Pucllana y en La Legua, asignándole los recursos para poder dotar los cuatro puestos con dos segundos pilotos y tres pilotines. Ugarte consideraba que era un avance, pero que se requería de más recursos para poder establecer un sistema que se extendiese por lo menos hasta Pisco, de modo de contar con un tiempo adecuado de alerta ante la presencia de una amenaza.[102]

Corsarios propios y prisioneros británicos

La guerra de corso era en una actividad naval llevada a cabo por particulares bajo una patente o autorización expresa de su gobierno para combatir a sus enemigos en tiempo de guerra, bajo normas específicas que estipulaban la forma como se debía conducir. Este tipo de guerra se llevó a cabo en el virreinato peruano por lo menos desde el siglo XVIII, y durante el periodo correspondiente a este capítulo estuvo regida por las ordenanzas de la Armada y por las ordenanzas de corso de 1779, con adiciones para su aplicación en América, ampliada luego con las ordenanzas de 1780, 1794, 1796 y 1801; y la ordenanza de Matrículas de Mar de 1802, que habría de perdurar hasta el final del periodo colonial. El tema del corso ha merecido la atención de diversos investigadores, especialmente en la etapa de las guerras de independencia, los que han abordado extensamente diversos aspectos legales y administrativos del mismo.[103]

A efectos de este capítulo y este trabajo en general, baste señalar que el armar naves en corso requirió la autorización expresa del comandante del apostadero, debiendo sus propietarios cubrir los gastos referentes al armamento y tripulación. Su actividad quedaba sujeta a las normas señaladas, siendo privativo del fuero de marina el juzgar a las presas. En caso de ser condenadas, se valorizaba tanto el buque como la carga y se procedía a su

[102] Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 117, Bellavista 21/1/1801; y Ugarte a Caballero, n° 281, Callao 8/10/1801.

[103] Véase Óscar Cruz Barney *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*; y Feliciano Gámez Duarte, *Del uno al otro confín. España y la lucha contra el corso insurgente hispanoamericano 1812-1828*.

remate, distribuyéndose el resultado entre la corona y los apresadores. Por otro lado, los prisioneros debían ser tratados con humanidad y entregados al comandante del apostadero para su custodia.

No obstante lo dicho, fueron varias las ocasiones en que se trasgredió este marco jurídico por muy variados motivos. El primero fue la ausencia de patentes, pues al ser declarada la guerra con Gran Bretaña, a principios de 1797, sólo se contaba con las 20 que se habían emitido en 1793 con motivo de la declaración de guerra contra Francia, que habían sido asignadas a siete navíos, diez fragatas y tres bergantines.[104] Técnicamente, dichas patentes habían caducado, pues la guerra que las justificaba ya había concluido. Sin embargo, y pese a que algunas de esas naves habían disminuido su armamento o simplemente zarpaban con dotaciones reducidas para aliviar costos, Ugarte y las autoridades virreinales las aceptaron como válidas.[105]

Otro tema que tuvo que enfrentar Ugarte fue el referido a los juicios de las presas. La fuerza de la costumbre y la falta de una comandancia de marina con carácter permanente habían llevado a que, al inicio de la guerra, fuese la Audiencia la que juzgara estos casos. Uno de ellos fue el de la *Triumph*, capturada por el *Peruano* en abril de 1797 cerca de Pisco. Conducida al Callao, el 10 de mayo fue condenada y vendida en unos 39 000 pesos.[106] Sin embargo, el reparto del premio resultó complicado pues José Antonio Nacarino, dueño y maestre del paquebote *San Antonio*, disputó parte del mismo aduciendo que había entrado en contacto con la *Triumph* cerca de Arica y convencido a su capitán para que procediera a Pisco para refrescar víveres. Señalaba, además, que ambas naves habían navegado en conserva desde Quilca y arribado a Pisco al ocaso del 8 de abril, siendo su intención apoderarse de la fragata británica con ayuda de los milicianos del puerto. Esa misma noche arribó la lancha del *Peruano* y frustró sus intentos, por lo que

104 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 26, Asuntos Varios, Lima 15/10/1799, bajeles nacionales del Comercio del Mar del Sur correspondientes al Apostadero de Marina del Callao de Lima.

105 Ídem, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Lángara, n° 18, 24/9/1799; y legajo 27, Ugarte a Cornel, n° 115, Callao 31/12/1800, anexo Vivero a O'Higgins, *Peruano* 15/5/1797.

106 Ídem, legajo 27, Ugarte a Cornel, n° 115, Callao 31/12/1800, anexo decreto de O'Higgins, *Lima* 10/5/1797.

parte del mérito de la captura le correspondía y, en consecuencia, también era merecedor del premio.[107]

Al asumir el mando del Apostadero Ugarte se encontró con esta situación, que atentaba contra las normas navales y contra las ordenanzas de corso que establecían que el juicio de las presas era algo privativo de la comandancia de marina. No obstante, la Audiencia continuó viendo estos casos, en particular cuando las presas eran de los corsarios del Consulado. Esto fue lo que sucedió con la *Pegasus*, nave norteamericana capturada en enero de 1801, condenada en julio y rematada poco después. Ugarte protestó contra este hecho, informando sobre el caso al ministro de Marina, con lo que logró que el 11 de enero siguiente se instruyera al virrey Avilés de que todo buque capturado debía ser sometido a causa por la Junta de Marina del Apostadero del Callao.[108]

Otro tema en el que debió intervenir Ugarte fue el referido al eventual rescate de una nave capturada. Las ordenanzas estipulaban que en condiciones excepcionales su maestre o propietario podía realizar dicho rescate aceptando pagar el monto que pactara con su captor una vez concluida la guerra. Esto es lo que había hecho Orué en 1797, cuando su fragata *África* fue capturada, pero la situación varió en julio del siguiente año, luego que el pequeño mercante nacional *Gran Señor* llevara a cabo una operación similar en el puerto de Quilca. El virrey O'Higgins desaprobó este hecho, pues consideraba que alentaría el corso enemigo, señalando que sólo podrían llevarse a cabo esos rescates en alta mar y sin fijar precio, dejando esto para el final de la guerra.[109] A esta restricción se sumó el acuerdo de los gobiernos español y británico del 31 de marzo de 1801, estipulando que no se admitiría palabra de honor de los pilotos y capitanes de corsarios menores de 14 cañones.[110]

La captura de naves británicas conllevó un problema adicional, pues hubo que encontrar una forma adecuada de disponer de un creciente nú-

[107] Ídem, legajo 27, Ugarte a Cornel, n° 115, Callao 31/12/1800, anexo Nacarino a O'Higgins, Lima 2/5/1797.

[108] AGMAB, Corso y Presas 2513, legajo 5231, Ugarte a Cornel, n° 262, Lima 19/7/1801; Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 267, Callao 5/8/1801.

[109] AGMAB, Corso y Presas 2513, legajo 5216, O'Higgins al ministro de Marina, n° 26, Lima 23/8/1798.

[110] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 32, Ugarte a Caballero, n° 340, Lima 3/1/1802.

mero de prisioneros. Si bien estos eran regularmente canjeados en Europa y el Caribe, la situación era bastante más complicada en las distantes costas del Pacífico. Esto sólo se comenzó a llevar a cabo en 1800, motivando que durante casi tres años numerosos británicos se quedaran en el Perú. Como se verá, durante algún tiempo permanecieron recluidos en Lima y en el Callao, pero poco a poco fueron integrándose a las actividades económicas locales, no faltando varios intentos de fuga.[111]

Para marzo de 1797 los prisioneros británicos sumaban unos 140, cifra que se elevó en los meses siguiente por encima de los dos centenares. Inicialmente fueron ubicados en el convento de San Pedro, en Lima, gozando los capitanes y pilotos de algunas libertades, mientras que los tripulantes permanecían encerrados. Con el transcurrir de los meses, algunos de estos prisioneros se dedicaron a manufacturar y vender sombreros de paja, empleando esos recursos en licores o para mejorar su comida. Sin embargo, su creciente libertad de movimiento generó algunos problemas con los limeños, motivando que se les enviara al Callao, donde se les ubicó en el fuerte San Miguel, pudiendo moverse con alguna libertad en el puerto. Al pasar los meses, cuando ya eran más de 200 y se temía que intentaran amotinarse, fueron nuevamente trasladados a Lima y recluidos en el local de la Aduana. Pero esta situación no duró mucho tiempo, pues eventualmente los oficiales pudieron salir bajo la fianza de algún vecino, mientras que un creciente número de marineros pasó a ejercer diversos oficios, empleándose algunos en las obras del camino al Callao, e incluso no faltaron los que se embarcaron en los buques mercantes. Para mediados de 1798 fueron trasladados nuevamente, esta vez al Cuartel de Caballería, mientras que unos 40 fueron enviados a Tarma y luego a Cerro de Pasco.[112]

Pese a todas las precauciones y traslados mencionados no faltaron los prisioneros que lograron evadirse. Uno de ellos logró hacerlo tempranamente, en 1797, pues para noviembre de ese año Samuel Enderby, propietario de la nave en la que dicho tripulante había servido, le escribía a George Chalmers sobre la captura de la misma indicándole que había tomado noticia de ello a

111 Christopher G. Maxworthy, "British Whalers, Merchants and Smugglers, Contraband Trade on the Pacific Coast of South America 1783-1810", pp. 77-86.

112 AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 16, carpeta 3, legajo 4. Choyce, *The Log of a Jack Tar...*, pp. 31-38, 52 y 65.

través de un tripulante que logró escapar y atravesar el continente, logrando eventualmente arribar a Londres.[113]

Entre los varios intentos de fuga, fueron notables los llevados a cabo por el marinero Jack Choyce, quien había sido apresado en el *Lydia* en enero de 1797. Su libro autobiográfico *The Log of a Jack Tar* refiere no sólo dichos intentos sino también sus diversos viajes por el interior del país, desde su captura en Paita y su estada inicial en Piura, el viaje por tierra hasta Lima, su envió a Tarma, su servicio a bordo de un buque mercante peruano, así como su posterior estada en Galápagos y en Juan Fernández.

Su primer intento de escape se produjo a principios de noviembre de 1797, cuando con otros ocho prisioneros logró apoderarse del bote de la Capitanía de Puerto y tomar rumbo norte, con la intención de alcanzar Galápagos, donde esperaban embarcarse en un buque británico o norteamericano. Tras recalar en Chancay y Huarmey, Choyce y sus compañeros fueron capturados en Culebras el 5 de ese mismo mes por una partida de milicianos.[114] Algunos meses más tarde llevó a cabo un nuevo intento de escape, logrando apoderarse de un bote en el que llegaron hasta Huanchaco, donde fueron apresados por los tripulantes del bergantín *África* y enviados primero a Trujillo y luego al Callao.[115]

El deseo de fugar no era compartido por todos los detenidos, pues algunos encontraban las condiciones de vida en la América española más adecuadas que las de su lugar de origen. Tal habría sido el caso de 17 católicos irlandeses que en 1798 se ofrecieron para colonizar una zona cercana a Valdivia.[116]

Lo concreto es que al margen de los intentos de fuga y de los deseos de permanencia, el gobierno británico inició gestiones ante su par español para que se repatriase a los detenidos en el Perú, logrando que se emitieran órdenes en ese sentido tanto en 1798 como en 1799. Pese a ello, y al interés del propio Ugarte por sacarlos del virreinato, existían problemas de orden

113 http://www.whales.org.au/published/whalemen/chapter2.html.

114 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 28, 13/3/1801, Ugarte a Cornel, n° 86, Bellavista 12/8/1800. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 17, cuaderno 1, legajo 8. Choyce, *The log of a Jack Tar...*, pp. 39-48.

115 Choyce, *The Log of a Jack Tar...*, pp. 86-88.

116 Ídem, p. 80.

práctico para despachar tan crecido número de británicos hasta Panamá, hacerlos cruzar el istmo y finalmente enviarlos a Jamaica. Llevarlos juntos podía resultar peligroso y demandaría una fuerte escolta, así que la opción fue irlos enviando en grupos relativamente reducidos.[117]

Sin embargo, antes de que ese proceso se iniciara, el 10 de marzo de 1800 Choyce y otros 15 prisioneros que trabajaban en los mercantes *Piedad* y *Begoña*, a los que se unieron cinco prisioneros que estaban en Lima y tres pilotos de las presas del *Atlante*, "escapados de este castillo" del Callao, se apoderaron de uno de los botes del *Piedad* y se alejaron del puerto con rumbo norte. Su intención era capturar a la fragata *Jesús María,* que regularmente artillada había salido para Huacho cinco días antes. Al tomar conocimiento de estos hechos, Ugarte envió en su persecución al falucho del Resguardo y al *Atlante*, despachando además mensajeros a lo largo de la costa.[118] Luego de recalar en Huacho y Culebras, cerca de Huanchaco los fugados lograron capturar al *San Pedro*, dirigiéndose luego a Galápagos, donde se unieron al *Henry*. Como ya se ha referido al tratar sobre este corsario británico, tras quemar al *San Pedro* en Santa Elena, apresó al *San Ramón* y pocos días después fueron a su vez capturados por la *Castor*, luego de un reñido combate.[119]

Mientras estos hechos tenían lugar, el 23 de marzo de 1800 el gobierno español dispuso que se liberase a los prisioneros británicos. En cumplimiento a esta orden, en los meses siguientes más de un centenar de ellos salió del virreinato en embarcaciones mercantes,[120] mientras que otros fueron embarcados en la *Santa Leocadia* y el *Peruano* con destino a Panamá para que de ahí procediesen a Jamaica. Como ya se señaló al tratar del naufragio de esta fragata, este grupo tuvo que aguardar algunos meses antes de recuperar su libertad.

[117] Maxworthy, "British Whalers…", pp. 79-80.

[118] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 28, 13/3/1801, Ugarte a Cornel, n° 86, Bellavista 12/8/1800.

[119] Choyce, *The Log of a Jack Tar...*, pp. 112-124.

[120] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 28, 13/3/1801, Ugarte a Cornel, n° 86, Bellavista 12/8/1800.

Incidentes con el virrey

Desde el inicio de su gestión como comandante del Apostadero Ugarte debió enfrentar cierto grado de hostilidad por parte del casi octogenario virrey O'Higgins, pues el control que hasta entonces este último había ejercido sobre las actividades navales era ahora competencia de esa nueva autoridad, que además respondía directamente al Ministerio de Marina, en Madrid. Detentaba un poder paralelo al que usualmente habían ejercido los virreyes, lo que pronto dio paso a fricciones de diverso tipo. Estas se hicieron más frecuentes en la medida en que O'Higgins continuó disponiendo de las naves del Apostadero así como de las presas, llegando incluso a cambiar de destino a algunos de los oficiales asignados al Callao. La relación entre ambas autoridades se tornaba más crítica en los temas referidos a los gastos necesarios para el funcionamiento del Apostadero, pues si bien la Junta de Marina tenía independencia para resolver los temas navales, aquellos que implicaban gastos debían ser sometidos a la aprobación del virrey.

Los primeros incidentes se presentaron entre agosto y septiembre de 1799, en torno a algunos temas algo triviales, como los honores que le correspondían a Ugarte, quien se quejaba de que el virrey "le mandó informar por decretos marginales como a un cualquiera". A ello añadió que no le había respondido un oficio que le enviara desde Manta remitiendo claves para los vigías de la costa, le había requerido que le pidiese permiso por escrito para colocar carteles en las piezas de marina que se conservaban en los almacenes del Real Felipe, y había desconocido los pasaportes que emitía a los individuos del Apostadero para que pasaran al interior del país. Pero también hubo incidentes sobre temas más sustantivos, como el despacho de los bergantines *Peruano* y *Limeño* a Panamá con el situado, la no formalización del envío de la *Santa Leocadia* con el situado a Valdivia y el que el virrey hubiese informado al Consulado antes que a la Comandancia de Marina sobre la presencia de corsarios enemigos cerca de la costa.[121]

Ambas autoridades se quejaron ante su respectivo ministerio, señalando el virrey O'Higgins que Ugarte se había dirigido a él en términos no sólo exage-

[121] Ídem, legajo 27, carpeta sobre incidentes del comandante de Marina con el virrey del Perú, O'Higgins a Lángara, Reservada n° 39, Lima, 26/10/1799, anexo Ugarte a O'Higgins, n° 44, Lima 15/10/1799.

rados sino incluso ofensivos, al punto que uno de sus oficios le parecía "obra de algún hombre confuso y acalorado por algún maligno". Si bien O'Higgins señala que le brindaría todo el apoyo que estuviera en su poder, lo cierto es que la escasa fuerza de la que Ugarte podía disponer, y la lejanía del gobierno central, lo llevaron a actuar con creciente desdén hacia el jefe naval. En un oficio que le envió al ministro de Marina sobre este tema, O'Higgins refiere que "el comandante aspira a una completa independencia de los virreyes", habiéndole cursado 49 oficios en los escasos dos meses que lleva en el cargo, generando además un serio incidente con los navieros al haber dispuesto algunas medidas sin consultarle previamente.[122]

Lejos de mejorar, la relación entre el virrey y el comandante de Marina continuó deteriorándose en los meses siguientes. Así, cuando en septiembre de 1799 Ugarte propuso armar como urca a la *Levante*, dotándola con 12 cañones, y modificar el armamento de la *Castor*, aumentando su dotación a 50 hombres, para que pudiesen estar en condiciones de defender el puerto, O'Higgins simplemente no le contestó.[123] Igual ausencia de respuesta mereció la propuesta realizada ese mismo mes para artillar el lanchón del Rey, el de la Compañía de Filipinas y el de la *Santa Leocadia* con piezas de 24, 18 y 12 libras, respectivamente, reforzando de esa manera la capacidad de defensa del puerto.[124]

Otro aspecto en el que se presentaron incidentes fue en el destino dado por O'Higgins a algunos de los oficiales asignados al Apostadero, entre ellos el primer cirujano Bartolomé Coronilla, quien había llegado al Callao en 1795 como dotación de la *Astrea*, atendiendo a O'Higgins desde que este subió a bordo en Valdivia para asumir el mando del virreinato peruano. Desembarcado para servir en el Hospital de Bellavista, en octubre de 1797 Coronilla pasó a revistar en el Batallón de la Reina Luisa, que se extinguió en marzo de 1799, pero en la práctica estaba a órdenes del virrey. A la muerte de este último, en marzo de 1801, Ugarte dispuso que se embarcase en la *Castor*, en lugar del cirujano provisional Mariano Rivera, pero Coronilla se resistió alegando inicialmente tener una hernia en la ingle izquierda, para después apelar

122 Ibídem

123 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 26, Ugarte a Lángara, n° 23, Callao 8/10/1799; n° 32, Callao 5/12/1799; y n° 35, Bellavista 10/12/1799.

124 Ídem, legajo 26, Carpeta 1799, Ugarte a Lángara, n° 21, Lima 7/10/1799.

ante la Audiencia regente señalando ser médico titular del hospital del Espíritu Santo, por nombramiento del difunto virrey. La Audiencia opinó a su favor, lo que generó la natural protesta del comandante del apostadero.[125] Otro caso del mismo género fue la designación del piloto José de Moraleda como comandante de la corbeta *Castor*, dejando de lado su función primaria como ayudante del Cuerpo de Pilotos. Si bien Moraleda cumplió adecuadamente sus funciones como comandante de dicho buque, realizando además el levantamiento del archipiélago de Galápagos, en abril de 1801 Ugarte dispuso que dejara dicho mando y retomara sus funciones pues el apostadero está[126]

> tan necesitado hoy de pilotos, como ningún otro establecimiento marítimo, que es lo que más me hace desear la mejor forma de esta escuela náutica, sin libros todavía para la enseñanza de sus alumnos; y casi segregada de esta comandancia y unida al virreinato, que no es lo más favorable a su instituto, como participé a S.M. por la dirección general de la Armada en 15 de febrero último.

Lo cierto es que las fricciones entre el virrey y el comandante del apostadero reflejaban un serio conflicto de competencias, y esto fue adecuadamente percibido por el gabinete madrileño, dando lugar a dos reales órdenes de fines de agosto de 1800 llamando la atención a ambas autoridades para que pusieran todo de su parte para evitar ese tipo de situaciones.[127] Pero al margen de las buenas intenciones del gobierno central, la relación entre ambas autoridades continuó tensa, especialmente en torno a los gastos y al manejo de los recursos de los almacenes de Marina. Vanas fueron las reiteradas veces que se instruyó al octogenario O'Higgins para que dejara que Ugarte pudiese ejercer las atribuciones que le correspondían, generando tan sólo reiterados reclamos por parte de este último sobre la imposibilidad de cumplir sus funciones a cabalidad en esas condiciones.[128]

[125] Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 250, Bellavista 18/6/1801; y 243, Lima 23/5/1801.

[126] Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 137, Bellavista 2/5/1801.

[127] Ídem, legajo 27, carpeta sobre incidentes del comandante de Marina con el virrey del Perú, San Ildefonso 20/8/1800, dos borradores de la misma fecha dirigidos uno al virrey del Perú y otro al comandante de Marina del Callao.

[128] Ídem, legajo 28, 22/5/1801, incidentes entre el Comandante de Marina del Callao de Lima y el virrey del Perú.

La muerte del virrey, acaecida en marzo de 1801, modificó un tanto la situación, pero no evitó que se presentaran nuevas fricciones con el oidor decano Manuel Arredondo y Pelegrín, regente hasta el arribo del nuevo virrey, el teniente general Gabriel de Avilés, quien se encontraba ejerciendo dicho cargo en el Río de la Plata. Durante los ocho meses que duró este interinato la Audiencia consideró que tenía todas las atribuciones correspondientes al virrey, entre ellas el tratamiento de alteza; y con esa presunción procuró someter a su control a la Comandancia de Marina, llegando a prohibir que publique bandos sobre temas de su competencia fuera del Callao, e incluso en ese caso debía indicar que era con su autorización.[129]

Buscando mejorar la tensa relación inicial con el nuevo gobierno, en mayo de 1801 Ugarte pidió la opinión del jefe de escuadra Luis Muñoz de Guzmán, quien residía en Lima desde 1796 luego de haber dejado la presidencia de la Audiencia de Quito.[130] No sabemos hasta qué punto dichos consejos le fueron útiles, pero lo cierto es que la situación fue mejorando para el Apostadero. Esto le permitió a Ugarte llevar a cabo algunas propuestas que en los meses anteriores había planteado, como la construcción de una casa para el vigía de San Lorenzo y de un pequeño varadero para las lanchas cañoneras.[131] Asimismo, logró que el gobernador del Real Felipe le cediera unos ambientes en el castillo, afincándose de esa manera en el Callao, pues hasta entonces había tenido que alojarse en Lima.[132]

Las relaciones con el virrey Avilés tampoco estarían exentas de dificultades, como se verá en el siguiente capítulo, pero la situación sería diferente, pues poco después de entrar en posesión de su cargo llegó a Lima la noticia de haberse suscrito en Londres los preliminares de la paz entre Francia y Gran Bretaña. La paz definitiva fue firmada en Amiens el 27 de marzo de 1802, poniendo fin a cinco años de guerra en Europa.

La historiografía colonial ha prestado poca atención al impacto de las guerras europeas en nuestro ámbito, que afectaron esencialmente al comercio regional

[129] Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 268, Callao 15/8/1801; Ugarte a Caballero, n° 284, Lima 10/10/1801.

[130] Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 142, Callao 21/5/1801.

[131] Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 147, Bellavista 9/6/1801.

[132] Ídem, legajo 29, Ugarte a Cornel, n° 264, Callao 1/8/1801.

y al que se realizaba con la metrópoli. La presencia de balleneros extranjeros en el Pacífico Sur llevaba ya algunos años, constituyendo una creciente preocupación por el contrabando que algunas de esas naves realizaban. Al iniciarse la guerra con Gran Bretaña se logró capturar a varios balleneros de ese país, cuyos capitanes simplemente desconocían la situación de conflicto, pero muy rápidamente comenzaron a arribar naves británicas provistas de patente de corso, lo que les permitía dedicarse tanto a la caza de ballenas y focas como a capturar naves mercantes y hostilizar algunos puertos. No faltaron los buques británicos dedicados exclusivamente al corso, como fue el caso de la *Chance*, que constituyeron una amenaza mayor, incluso para las naves reales.

Pese a los esfuerzos de los sucesivos comandantes de Marina, el escaso número de buques y limitados recursos disponibles resultaban insuficientes para proteger el vasto Pacífico Sur, lo que se tornó crítico tras la pérdida de la fragata *Santa Leocadia* y del bergantín *Limeño*. Todo ello obligó a los navieros a recurrir al corso para proteger sus intereses, actuando en algunos casos con mayor eficiencia que la propia armada.

La presencia de prisioneros británicos en el ámbito virreinal deja ver otra faceta de la guerra y de la sociedad peruana de la época. Con el correr del tiempo, la inicial reclusión a la que fueron sometidos se tornó menos rígida y si bien muchos de ellos fueron repatriados, eventualmente algunos terminaron por incorporarse a la economía local, se asentaron en el país e incluso sirvieron a bordo de los buques locales.

En síntesis, la vastedad del Pacífico Sur, la magnitud de la amenaza representada por los numerosos corsarios enemigos y los limitados medios navales, hacían imposible defenderlo adecuadamente. Esto se iría tornando más crítico en los años posteriores, amenazando el control de las comunicaciones marítimas del virreinato, y con ello su economía.

Capítulo 7

Un respiro y el reinicio de la guerra (1802-1808)

La relativa tranquilidad que la Paz de Amiens trajo al Pacífico Sur fue aprovechada por armadores británicos y norteamericanos para incrementar la presencia de naves dedicadas a la caza de ballenas y lobos en la zona, así como al comercio con la costa del Noroeste, pero muchas de ellas se dedicaban también a la más lucrativa actividad del contrabando. Los pocos buques asignados al apostadero del Callao debieron continuar activos para conjurar ese nuevo peligro a la seguridad regional, en un contexto en el que Ugarte debió alejarse en 1803 por haber sido ascendido a jefe de escuadra y nombrado nuevo comandante de Marina el brigadier Joaquín de Molina. El arribo de Molina demoró varios años, lapso durante el cual el capitán de fragata José Pascual de Vivero ejerció el mando interino, enfrentando los mismos problemas que su predecesor, en una posición más desventajosa respecto al virrey por su menor jerarquía.

La guerra entre Gran Bretaña y Francia se reinició en marzo de 1803, y en ese contexto se produjeron algunos actos de hostilidad británicos contra naves españolas tanto en el Pacífico como en el Atlántico, siendo el más notable la captura del llamado convoy de Lima, a fines de 1804, dando origen a una nueva guerra entre España y Gran Bretaña.

En ese contexto, en 1806 asumió el cargo de virrey Fernando de Abascal, debiendo enfrentar la presencia de un creciente número de corsarios y también naves contrabandistas enemigas, alentados por las operaciones británicas en el Río de la Plata, así como la incursión de un buque de guerra, la fragata *Cornwallis*.

El secuestro de la familia real española en Bayona y el levantamiento del pueblo madrileño del 2 de mayo de 1808 contra los franceses dieron inicio a la llamada guerra de independencia española, pero también marcaron el

punto de partida de las guerras de independencia americanas. El primero de estos hechos trajo consigo no sólo la paz sino la alianza con Gran Bretaña en su lucha contra Napoleón, marcando así el final de una era y el inicio de otra en el enorme espacio americano.

El convoy de Lima

En febrero de 1802, una vez que los gobiernos de Gran Bretaña y España acordaron poner fin a la guerra que sostenían desde 1797, se dispuso que la fragata *Santa Rufina*, al mando del capitán de fragata José de Quevedo, zarpara de Cádiz con destino al Callao llevando un cargamento de azogue y la noticia de la paz.[133] La única novedad reportada por Quevedo a su arribo al puerto peruano, en junio de ese año, fue la pérdida de un hombre durante el cruce del Atlántico; pero tres de sus oficiales dejaron entrever al brigadier Ugarte, a cuyas órdenes habían servido en América del Norte, que se habían producido serias fricciones a bordo. A raíz de esta información, Ugarte dispuso que Quevedo le alcanzara un extracto del diario de navegación y los diarios de los oficiales y guardiamarinas. No deseando que dichos diarios dejaran al descubierto los problemas que habían ocurrido a bordo, Quevedo dilató durante varias semanas la entrega de los mismos, al punto que Ugarte consideró que estaba desconociendo su autoridad, informando tanto al virrey Avilés como al ministro de Marina sobre esta incómoda situación.[134]

Este incidente generó una creciente tensión entre ambos jefes navales, en momentos en que las relaciones entre el virrey Avilés y Ugarte también se tornaban más difíciles. En ese contexto, en enero de 1803 Avilés dispuso que se diese alojamiento a bordo de la fragata a cinco pasajeros, sin participarle de este hecho a Ugarte. Quevedo, por su parte, sólo informó de ello al momento de zarpar, el 23 de enero de 1803, motivando una amarga queja de Ugarte, agravada porque entre los pasajeros se encontraban algunos de los navieros que habían desconocido el reglamento de policía del

[133] Avilés, *Memoria de gobierno*, p. 77.

[134] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, carpeta comisión de la fragata *Santa Rufina* a Lima.

puerto que la Comandancia de Marina había puesto en vigencia en agosto de 1799. Estos hechos dieron origen a una real orden que indicaba al virrey que debía canalizar a través del comandante de marina todos los asuntos referidos a dicho ramo, y también llamaba la atención a Quevedo.[1]

Pero al margen del cese de las hostilidades con Gran Bretaña también era necesario que las posesiones americanas restablecieran el necesario flujo de remisiones de recursos a la corona, suspendido durante buena parte del conflicto. Para apoyar y también apurar dichas remisiones, en noviembre de 1802 se dispuso que algunas fragatas de la Real Armada zarparan a diversos puertos americanos. De ese modo, la *Santa Clara* y la *Nuestra Señora de las Mercedes* salieron a fines de febrero siguiente de Ferrol con destino al Callao, separándose en medio de una tormenta que dañó la arboladura de la *Mercedes* forzándola a arribar a Montevideo. La *Santa Clara* continuó su travesía y llegó al Callao el 21 de julio de 1803, mientras que su consorte continuó su viaje a fines de mayo, arribando al puerto peruano a principios de agosto. Pocos días antes había ingresado al puerto la fragata *Nuestra Señora de la Asunción*, que había salido de Cádiz en enero de ese mismo año.[2]

Ascendido a jefe de escuadra en febrero de 1803, Ugarte debía retornar a España, siendo nombrado para reemplazarlo en el mando del apostadero del Callao el brigadier Joaquín de Molina. Dado que este último jefe demoraría en asumir sus funciones, en julio se dispuso que una vez reunidas las tres fragatas mencionadas Ugarte zarpara al mando de ellas, dejando al capitán de fragata José Pascual de Vivero como comandante interino del Apostadero. En cumplimiento a estas órdenes se iniciaron los preparativos para el viaje de regreso, junto con la fragata mercante *Joaquina*, zarpando a principios de abril de 1804 con casi 1500000 de pesos de la Real Hacienda y de particulares. La división se dirigió a Montevideo, donde debía ponerse a órdenes del jefe de escuadra José de Bustamante, quien dejaba el mando de ese apostadero para pasar a España. Las naves de Ugarte sufrieron al-

[1] Los pasajeros en cuestión eran Ramón de Rosas, Juan Miguel de Castañeda, Salvador de Oliva, Antonio Avendaño y Alonso Ondina. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 11/1/1805, doc. 35, Ugarte a Grandallana, n° 300, Lima 25/1/1803 y real orden del 16/8/1803.

[2] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, n° 351, Lima 26/7/1803; y n° 353, Lima 9/8/1803.

gunas averías al doblar el cabo de Hornos, arribando a Montevideo luego de dos meses de navegación. En ese puerto se encontraban las fragatas *Medea* y *Fama*, a las que se transbordó lo que habían traído del Callao la *Asunción* y la *Joaquina*, por no encontrarse en condiciones de efectuar el cruce del Atlántico de manera segura. Por otro lado, la deteriorada salud de Ugarte llevó a que desembarcara en Montevideo, donde falleció el 28 de septiembre.[3]

Con su insignia a bordo de la *Medea*, y con casi 5 000 000 de pesos repartidos en las cuatro fragatas a su mando, Bustamante zarpó del puerto rioplatense el 9 de agosto de 1804 con destino a Cádiz. La travesía no presentó mayores novedades hasta el 5 de octubre, cuando a la altura del cabo Santa María, la *Santa Clara* avistó cuatro fragatas británicas. Se trataba de una división al mando del comodoro Graham Moore formada por la *Indefatigable*, *Lively*, *Amphion* y *Medusa*, que al igual que las escuadras de Horatio Nelson en el Mediterráneo, de Alexander Cochrane frente a Ferrol, y de John Orde frente a la costa andaluza, tenía órdenes de detener a los buques españoles que arribaran procedentes de Montevideo. Dichas instrucciones formaban parte de una calculada estrategia británica para empujar a España a abandonar su neutralidad en el conflicto que desde 1803 se había reiniciado entre Gran Bretaña y Francia.[4]

Requerido a entregar sus naves, Bustamante se negó a ello y se dispuso a entablar una desesperada defensa contra una fuerza claramente superior. A poco de iniciado el combate estalló la santabárbara de la *Mercedes*, destruyendo totalmente a la nave y dejando un claro en la línea española que permitió que la *Medea* fuese atacada por ambas bandas y forzada a rendirse. Apenas 15 minutos después la *Santa Clara* también se rindió, mientras que la *Fama*, que había forzado velas para tratar de escapar, fue alcanzada por dos fragatas británicas e igualmente tuvo que arriar su pabellón. Luego de siete días de reparaciones, la *Medea* y la *Santa Clara* se dirigieron a Plymouth, a donde

[3] Francisco de Paula Pavía, *Galería Biográfica de los Generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, III, pp. 610-611. Ugarte a Grandallana, Montevideo 8/6/1804, en José Ignacio González-Aller Hierro, *La Campaña de Trafalgar 1804-1805*, I, p. 149-154.

[4] González-Aller, *La Campaña de Trafalgar…*, I, pp. 173-176. Julian S. Corbett, *The Campaign of Trafalgar*, pp. 16-17.

ingresan el 19 de octubre, mientras que la *Fama* había arribado a Portsmouth dos días antes.[5]

Este acto de hostilidad, seguido por otros ataques a buques españoles, llevó a que el 12 de diciembre de 1804 España declarase la guerra a Gran Bretaña, iniciándose así la campaña que habría de concluir en su fase naval en el combate de Trafalgar.[6] El estallido de la guerra tornó prácticamente imposible hacer remisiones sustantivas de caudales, iniciándose una etapa de acumulación local de capitales, algunos de los cuales fueron derivados a la adquisición de bienes europeos que desde finales del siglo precedente venían siendo ofrecidos por balleneros británicos, norteamericanos y franceses que ingresaban a puerto bajo diversos pretextos. La guerra europea benefició a los norteamericanos dedicados a esta actividad, por lo que vale la pena abordar el conjunto de siete años que corre desde los preliminares de la Paz de Amiens hasta la alianza con Gran Bretaña en 1808.

Contrabando

Si bien la paz había significado dejar de ocuparse de la protección del Pacífico Sur contra las actividades de los corsarios británicos, no tuvo mayor efecto sobre el creciente contrabando que venían realizando balleneros británicos, norteamericanos y los pocos franceses que arribaron en los dos años que duró. Por ello, las naves asignadas al Apostadero se mantuvieron bastante atareadas tratando de controlar esa actividad ilícita.

El comercio de pieles en la costa del Noroeste se fue agotando hacia finales del siglo XVIII, en la medida en que la población de nutrias disminuyó, y este tráfico, que había sido iniciado por comerciantes rusos y británicos, y que eventualmente atrajo buques de otras banderas, terminó siendo controlado por los norteamericanos, especialmente por los armadores de Boston.

5 Fernández Duro, *Armada Española...*, VIII, pp. 264-269 y 280. Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico...*, entrada Gabriel de Avilés, I, p. 416.

6 El reciente descubrimiento de los restos de la *Mercedes* por una compañía de rescate anglosajona ha dado nueva notoriedad a este hecho, llevando a que el gobierno español inicie una acción judicial en su contra y a que el gobierno peruano también se interese en el asunto, por provenir parte del tesoro rescatado de comerciantes asentados en Lima.

Cualquiera que fuese el punto de partida de las naves dedicadas a esa actividad, la prolongada navegación hasta la costa del Noroeste no estaba exenta de oportunidades de hacer algún dinero extra en la caza de lobos o incluso de ballenas, o de tentar suerte con el contrabando en los no muy vigilados dominios españoles. Bajo el pretexto de obtener víveres, agua, leña o abrigo, o de llevar a cabo reparaciones, arribaban a diversos puertos hispanoamericanos, donde los comerciantes locales aprovechaban esa oportunidad para comprar bienes prohibidos pero apetecidos por la sociedad colonial. Naturalmente, el virrey peruano pronto se percató de esta situación, que replicaba en mayor escala lo que había venido sucediendo con los buques británicos a principios de la década de 1790, por lo que dispuso que las autoridades locales negaran todo apoyo a los buques extranjeros, precisando que, de ser indispensable, este tipo de auxilio sólo se brindaría en el Callao.

La mayoría de los capitanes norteamericanos dedicados a esta actividad hicieron poco caso de este tipo de advertencia de las autoridades locales, limitándose las más de las veces a moverse de una rada a otra para continuar contrabandeando. No obstante, no faltaron los que pretendieron imponer su actividad empleando la fuerza para ello, como se irá viendo en los casos que ilustran este tema. Con el correr de los años, algunos armadores norteamericanos optaron por dejar de lado el comercio con la costa del Noroeste o la caza de ballenas o lobos, despachando sus naves al Pacífico con la única intención de contrabandear, como lo demuestran las quejas que eventualmente fueron presentadas por sus propietarios al gobierno español, muchas de las cuales fueron desestimadas por las propias autoridades norteamericanas.[7]

Algunos de los buques norteamericanos detenidos antes de la Paz de Amiens han sido ya mencionados en el capítulo precedente, correspondiendo a una etapa en que la mayoría de sus armadores aún se encontraban entusiasmados con el comercio de pieles, lo que implicaba arribar a la costa del Noroeste y luego dirigirse a China. Para finales del siglo XVIII la actividad ballenera y lobera había pasado a ser la principal razón de la presencia de

[7] Estos casos se encuentran en NARA, RG 76, Spain. Véase también el trabajo de F. W. Howay, "An Outline Sketch of the Maritime Fur Trade".

naves de esa bandera en el Pacífico Sur, labor que les demandaba una media de dos años. En ese largo periodo no sólo debían llevar a cabo su labor sino, además, proveerse de alimentos frescos y agua, lo que los llevaba a recalar con regularidad en algunas islas y eventualmente en puertos americanos. Fue así que en los primeros años del siglo XIX la presencia de esos buques comenzó a ser más frecuente, especialmente en los puertos de la capitanía general de Chile, donde la inicial ayuda humanitaria fue transformándose rápidamente en una creciente operación comercial que involucraba no sólo a los comerciantes sino también a las autoridades locales.

En 1800 varios de esos buques fueron detenidos al encontrárseles dinero o carga sospechosa a bordo. Entre ellos el bergantín *Betsey* y los balleneros *Mars* y *Katherine*, a los cuales se les decomisó el dinero o la carga antes de ser liberados.[8]

Algo similar sucedió con la *Diana* y el *Asia*, arribados al Callao en diciembre de 1800 y en enero siguiente. Habían salido de Filadelfia con productos norteamericanos de propiedad del intendente general de Cuba, Alejandro Ramírez, consignados al capitán general de Guatemala, debiendo entregarlos en Sonsonate antes de proseguir hacia la costa del Noroeste y China. Detenidos por orden del virrey Avilés, la carga les fue confiscada y vendida antes de dejarlos partir.[9] A fines de mayo de 1801 arribó otra nave con carga para Guatemala, se trataba del bergantín *Dolly*, que ingresó a puerto para reaprovisionarse y conocer la suerte que habían seguido las otras dos naves, pues todas ellas habían sido despachadas por el mismo grupo de comerciantes. En el puerto sólo estaba el *Asia*, y el *Dolly* fue igualmente retenido durante varios meses.[10] Como ya se mencionó en el capítulo precedente, fue en ese periodo que en agosto de 1801 fueron puestos temporalmente bajo bandera española para perseguir a la corbeta británica *Chance*.

Otro motivo de detención fue el abastecimiento que algunos buques norteamericanos brindaron a los corsarios británicos. Tal fue el caso de la *Miantonomo* y de su consorte la goleta *Nancy*, apresadas en Talcahuano el

8 NARA, RG 76, Spain, Disallowed Claims 6, brig *Betsey*; Allowed Claims 18, *Katherine* y *Mars*.

9 Ídem, Allowed Claims, vols. 6-8, ship *Asia*; vols. 23 y 24, ship *Diana*.

10 Ídem, Allowed Claims, vols. 6-8, ship *Asia*. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 29, Ugarte a Cornel, nº 269, Callao 22/8/1801.

27 de septiembre de 1801. Conducidos a Valparaíso, fueron condenados por haber abastecido de víveres a la *Chance* en Más Afuera. La *Miantonomo* fue remitida posteriormente al Callao al mando del subteniente del regimiento de Lima Felipe de Eulate, arribando en mayo de 1802. La detención y condena de estos buques dio origen a un reclamo diplomático que llevó al gobierno español a reconocer que se había cometido un error en su captura y condena.[11]

Ese mismo año fueron detenidas en Talcahuano la *Trial* y la *Oneco*. Acusadas de contrabando, fueron conducidas a Valparaíso, donde la primera fue condenada y la segunda liberada.[12] Puesta en venta, la *Trial* fue eventualmente adquirida por Benito Cerreño, y si bien se le cambió de nombre a *Dichosa*, en la práctica se le siguió conociendo con su nombre original. Dos años más tarde, mientras navegaba de Buenos Aires al Callao, se levantaron los esclavos que conducía, inspirando la novela de Herman Melville, Benito Cereno.[13]

Más compleja fue la situación de la *Hazard*, que al mando de James Rowen había salido de Providence a principios de 1801, dirigiéndose primero a Liverpool antes de tomar rumbo al cabo de Hornos con una carga consistente en unos 500 mosquetes, armas blancas y otros objetos con el propósito de venderlos en la costa del Noroeste.[14] En marzo de 1802 arribó a Valparaíso para reabastecerse de víveres, pero el gobernador interino, teniente coronel Francisco Antonio García Carrasco, sospechó que su verdadera intención era el contrabando, disponiendo el internamiento de la carga, a lo que se resistió su capitán. Ante esta actitud, el 27 de marzo García Carrasco pidió ayuda a Vicente Benito de Larriva, capitán de la fragata *Milagro*, que había llegado del Callao una semana antes. Con 18 cañones y una tripulación de 120 hombres, la *Milagro* era mucho más fuerte que la *Hazard*, pero a pesar

[11] NARA, RG 76, Spain, Allowed Claims, vols. 61, 62, *Miantinomo*. Richard J. Cleveland, *A Narrative of Voyages and Commercial Enterprises*, p. 163. *Macmillan's Magazine* XLIII, p. 453. AGMAB, Estados de Fuerza y Vida 2235/26, *Miantonomo*, Callao 22/5/1802.

[12] NARA, RG 76, Spain, Allowed Claims, vols. 61, 62, *Miantinomo*; Disallowed Claims, vol. 55, *Trial* o *Tryal*.

[13] Información gentilmente facilitada por el investigador norteamericano Greg Grandin, marzo del 2011.

[14] *Columbian Centinel*, 26/8/1801, 28/10/1801, 8/12/1802, 23/3/1803; *Boston Gazette*, 28/3/1803.

de haberse colocado a su lado, disparado un tiro de advertencia y ordenado que Rowen y sus oficiales pasaran a bordo de su nave, este último continuó negándose a acatar dichas disposiciones.[15]

Una carta del capitán general de Chile finalmente convenció a Rowen de entregar, el 31 de marzo, parte de las armas que transportaba, pero al parecer rehusó presentarse al gobernador, llevando a que este dispusiera esa misma noche que Larriva tomara la *Hazard* por la fuerza, reforzando a su tripulación con la del paquebote *Concepción*, del capitán Mateo Lazagarri, y gente que le envió de tierra. Al frente de unos 70 hombres, Larriva llevó a cabo esa operación a las nueve de la mañana del 1° de abril, logrando capturar la nave luego de reducir a sus tripulantes. Como resultado de esta acción quedaron heridos tres marineros norteamericanos y dos españoles, y Rowen fue puesto a disposición del gobernador.[16] Pese a lo complicado de la situación, que llevó al empleo de la fuerza por parte de las autoridades locales, el *Hazard* fue liberado en los siguientes meses, y para finales de año se encontraba en China.[17]

Testigo de estos hechos fue Richard J. Cleveland, comerciante norteamericano embarcado en el bergantín *Leila Byrd*. Tras referir los sucesos señala que pidió autorización para pasar a Santiago y dar su propia versión al capitán general, no sólo por solidaridad con su compatriota detenido, sino "porque allí podrían vender su carga, a ser entregada fuera del puerto, y dado que estaba a la mitad de los precios vigentes en esa ciudad, podrían obtener una jugosa ganancia".[18] Pocos días después, un irlandés desertor de ese buque declaró que a bordo había 18 cuñetes de azogue, que estaban ocultos en el lastre y que no habían sido declarados. Ante esta noticia, y el próximo zarpe del *Leila Byrd*, el 22 de abril de 1802 García Carrasco dispuso que el piloto Francisco Parga, que había arribado días antes con los corsarios del Consulado *Bretaña* y *Castor*, procediera a inspeccionar el bergantín norteamericano. La inspección se llevó a cabo el 24 y se encontraron los cu-

[15] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 32, carpeta 2, Ugarte a Caballero n° 240, Lima 28/6/1802, anexo Larriva a Vivero, Callao 18/5/1802.

[16] Ídem, legajo 32, carpeta 2, Ugarte a Caballero n° 240, Lima 28/6/1802, anexo Larriva a Vivero, Callao 18/5/1802. Cleveland, *A Narrative of Voyages…*, pp. 169-170.

[17] NARA, RG 76, Spain, Allowed Claims vol. 40, ship *Hazard*.

[18] Cleveland, *A Narrative of Voyages…*, pp. 170-171.

ñetes no declarados enterrados en el lastre al pie de las bombas.[19] El tema fue puesto a consideración del capitán general, quien finalmente dispuso que se devolvieran los cuatro cuñetes que habían sido desembarcados y que el buque zarpara, cosa que hizo los primeros días de mayo.[20]

Entre 1802 y 1804 varias naves británicas y algunas francesas se sumaron al comercio ilegal que hasta entonces habían ejercido las norteamericanas. Ya que los buques del apostadero del Callao no se daban abasto para vigilar las costas, los corsarios que el Consulado había armado durante la guerra, el *Bretaña* y el *Castor*, continuaron patrullando las aguas del sur hasta mayo de 1802, cuando arribaron al Callao con cinco naves detenidas entre la isla Santa María y Concepción por sospecha de contrabando –las británicas *Redbridge* y *Aurora*, y las norteamericanas *Hanna and Eliza*, *Anna* y *Wareham*–.[21]

A lo largo de 1802 se continuó reportando la presencia de buques extranjeros en varios puertos del Pacífico, en algunos casos no solo pidiendo apoyo sino exigiéndolo. Tal fue el caso de la fragata bostonesa *Catherine*, que permaneció en Arica del 13 al 29 de abril pese a las reiteradas órdenes de las autoridades locales para que zarpara;[22] y el de una goleta de ese mismo país que en la segunda quincena de julio estuvo en Arica, Ilo y Vítor, donde cazó lobos y envió a tierra dos chalupas para reabastecerse de agua.[23] Similar fue la situación de la ballenera británica *Aurora*, que arribó a Paita en marzo de 1803 pidiendo auxilio y permiso para desembarcar a la mayor parte de su dotación que venía con escorbuto. Pese a las reiteradas protestas de las autoridades locales, la nave permaneció en puerto varias semanas, zarpando el 31 de ese mes.[24]

[19] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 32, carpeta 2, Ugarte a Caballero n° 239, Lima 27/6/1802.

[20] Cleveland, *A Narrative of Voyages…,* pp. 172-174.

[21] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 32, carpeta 2, Ugarte a Caballero n° 237, Lima 25/6/1802, anexo Parga a Vivero, Callao 22/5/1802; Corso y Presas 5231, Vivero a Gil de Taboada, n° 165, Lima 7/8/1807. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 20, cuadernos 3 y 4. Estensen, *The Life of George Bass...*, p. 187.

[22] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 32, carpeta 2, Ugarte a Caballero n° 238, Lima 26/6/1802, anexo Gálvez a Ugarte, Arica 29/4/1802.

[23] Ídem, legajo 33, Ugarte a Caballero, n° 255, Lima 17/8/1802, anexo Gálvez a Ugarte, Arica 10/8/1802.

[24] Ídem, legajo 33, Ugarte a Grandallana n° 325, Lima 16/5/1803.

Para 1803 la situación se tornó más complicada, pues se supo en el Callao que más de una veintena de buques habían zarpado de puertos británicos con destino a la caza de ballenas en el Pacífico.[25] Era evidente que con los medios navales disponibles no se podía vigilar la costa y combatir el contrabando. Ya a principios de 1802 Ugarte había propuesto dotar al Apostadero con cuatro corbetas, dos bergantines y dos goletas, agregando que en el Perú podía construirse uno de los bergantines y las goletas si se le enviaba el armamento. Asimismo, pidió que se enviaran tres urcas para que se hicieran cargo de las remisiones a Chile, Guatemala y Nueva España.[26]

Francisco Gil de Taboada, a la sazón secretario de Marina, apoyó la propuesta pero precisó que la mejor manera de combatir al contrabando no era empleando buques sino buscando que las autoridades de tierra tuviesen mayor celo. Señaló, asimismo, que durante su gobierno estableció comandancias militares en Tacna, Callao y Trujillo, a cuyas órdenes las milicias provinciales debían ser suficientes para repeler un acto de poca consideración. Lo más importante era castigar a los infractores.[27] Lo cierto es que el plan fue aprobado pero no llegó a concretarse por las usuales restricciones económicas.

Problemas con los virreyes

Como había venido sucediendo desde la creación del Departamento Marítimo del Callao, las relaciones entre el virrey y el comandante de marina durante este periodo estuvieron signadas por una constante fricción por el control del establecimiento naval. Primero el brigadier Ugarte y luego el capitán de fragata José Pascual de Vivero procuraron defender la autonomía de su mando, encontrando una creciente resistencia por parte de los virreyes Avilés y Abascal. Dos fueron los principales puntos de discordia, el primero referido al manejo presupuestal y el segundo a los temas considerados privativos de marina, como eran el juicio de las presas y el control de la marina mercante.

[25] Ídem, legajo 33, Ugarte a Caballero, n° 255, Lima 17/8/1802, anexo Castro a Ugarte, Callao 18/7/1802; Ugarte a Grandallana, n° 313, Lima 8/3/1803.

[26] Ídem, legajo 32, carpeta 2, Ugarte a Caballero n° 237, Lima 25/6/1802.

[27] Ídem, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 48, Soler a Gil de Taboada, Aranjuez 25/2/1805, anexo Gil de Taboada a Soler, 9/3/1805.

El tema presupuestal, al que nos hemos referido en anteriores oportunidades, puede agruparse en dos grandes rubros: gastos ordinarios y extraordinarios. Los primeros comprendían los sueldos de la gente y los gastos de mantenimiento de las unidades asignadas al Departamento; mientras que los segundos correspondían a los gastos generados por reparaciones extraordinarias y a los originados por las campañas que se debieron realizar. Lo cierto es que en conjunto el Departamento generó gastos sustantivos (583 636 pesos 6 reales en 1803 y 584 803 pesos 7 ½ reales al año siguiente),[28] motivando el permanente reclamo de las autoridades virreinales, responsables en último término de la hacienda colonial.

Para ilustrar este tipo de fricciones veamos lo sucedido con el presupuesto ordinario de 1803, elaborado por la Junta de Marina en octubre anterior y elevado al virrey para su aprobación y habilitación. Ascendente a 48 636 pesos 4 reales, Avilés aprobó inicialmente la entrega de 20 871 pesos 4 reales, dejando para otro momento proveer los recursos necesarios para levantar la estacada del arsenal y construir dos lanchas de auxilio y un bote para la Comandancia de Marina. Asimismo, pidió que se le detallara el propósito de los 10 000 pesos requeridos para la adquisición de efectos de almacenes. Ugarte respondió de inmediato adjuntando la lista de objetos que, de acuerdo al subinspector de pertrechos, teniente de fragata Francisco Gil de Taboada, eran necesarios para la rehabilitación de los buques del apostadero, incluyendo en ella 20 resmas de papel y dos piezas de paño azul de segunda, valorizadas las primeras en 170 pesos y las segundas en 500. Avilés finalmente aprobó dichos gastos pero previamente le pidió a Ugarte que explicara el destino de esos dos rubros en particular. Este último consideró chocante tal petición, quejándose al ministro de Marina por considerar que la actitud del virrey era una intromisión en los asuntos internos del ramo.[29] Si bien en esencia Ugarte tenía razón, se le contestó que tal como el rey podía preguntar por los gastos de marina en España, el virrey podía hacer lo propio en su jurisdicción, y que ello no debía ser considerado una intromisión, puesto que el uso de los recursos era de su responsabilidad.[30]

[28] Ídem, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. n° 48, Soler a Gil de Taboada, Aranjuez 25/2/1805.

[29] Ídem, legajo 32, carpeta 6, Ugarte a Grandallana, n° 279, Lima 1/12/1802.

[30] Ídem, legajo 33, resolución del 25/6/1803.

El tema no quedó ahí, pues a principios de 1803, junto con la noticia de su ascenso, Ugarte tomó conocimiento de que se había dispuesto que dos fragatas zarparan de Ferrol con repuestos para el almacén del Callao, debiendo luego ponerse a sus órdenes para retornar a España. Con tal motivo, insistió con el ministro de Marina sobre el poco apoyo que recibía de parte del gobierno limeño para abastecer el almacén, contrastando su situación con la que había alcanzado en 1775, bajo el gobierno del virrey Amat, a quien 15 años de experiencia le habían hecho notar la necesidad de contar con una cantidad de repuestos apropiada.[31] Si bien el Ministerio de Marina respaldó la propuesta de tener mejor provisto el almacén del Callao, también consideró que existía un número excesivo de oficiales, disponiendo que se evaluase su reducción para economizar.[32]

El ascenso de Ugarte motivó otro tipo de fricciones presupuestales, pues la Junta de Marina, presidida para este caso por el capitán de fragata José Pascual de Vivero, aprobó que se le pagara el sueldo que correspondía a su nuevo grado. Sin embargo, el virrey Avilés consultó con el Tribunal de Cuentas y la Junta de Real Hacienda sobre la pertinencia de dicho pago.[33] Enterado de estas consultas, así como de otras referidas a los honores militares que le correspondían, Ugarte quedó convencido de que el virrey Avilés, o al menos sus más cercanos consejeros, le tenían una gran ojeriza.[34]

El tema del presupuesto del Apostadero fue objeto de diversas consultas en el gabinete español, pero finalmente el rey optó por respaldar la opinión del teniente general Francisco Gil de Taboada, director general de Marina y ex virrey peruano, quien consideró que no debía afectarse el presupuesto operacional, pero que sí se debía disminuir el número de oficiales y personal destinados al Pacífico Sur. De ese modo, mediante real orden del 15 de enero de 1805 se dispuso que se redujera el número de oficiales, escribientes y amanuenses en el Estado Mayor, que el arsenal estuviese a cargo

[31] Ídem, legajo 34, carpeta 25/5/1803, Ugarte a Grandallana, n° 275, Lima 23/11/1802.

[32] Ídem, legajo 34, carpeta 25/5/1803, Ugarte a Grandallana, n° 275, Lima 23/11/1802, anexa real orden del 25/5/1803 dirigida a Ugarte.

[33] Ídem, legajo 37, carpeta 11/1/1805, doc. 34, anexo Avilés al ministro de Hacienda, n° 182, Lima 6/8/1803.

[34] Ídem, legajo 33, carpeta 24/7/1803, Ugarte a Grandallana n° 342, Lima 24/6/1803; y n° 343, Lima 25/6/1803. Este último documento también en MNM, ms. 2138, n° 18.

de un teniente de navío con dos oficiales subalternos, que el capitán de puerto asumiera las funciones de ayudante del comandante de matrículas, y que al ministro, quien ejercía esa función por juro de heredad, no se le pagara más que lo que corresponda al pagador, y si no estaba de acuerdo que ocupase el cargo un oficial del Cuerpo de Ministerio.[35]

Pese a la insistencia de Vivero en lo relativo a la comandancia de matrículas, al sueldo del pagador y al grado del comandante del arsenal, las órdenes le fueron reiteradas a fines de 1806. El Departamento, que a finales de 1805 contaba con 29 oficiales, además de los de la *Astrea*, debía quedar organizado de la siguiente manera:[36]

> Apostadero, siete oficiales: el comandante, un teniente de navío al mando del arsenal, comandancia de ingenieros y subdirección de pertrechos, un alférez de navío como ayudante; un teniente de navío o fragata como oficial de órdenes, un alférez de navío como ayudante; un teniente de navío o fragata como ayudante secretario y un alférez de navío como ayudante del capitán de puerto y matrículas.
>
> Embarcados, once oficiales: tres en cada una de las dos corbetas, dos en la goleta de doce cañones, uno en el falucho y uno en cada una de las dos lanchas cañoneras.

Los once oficiales sobrantes, sin incluir a los cuatro de empleo fijo (capitán de puerto, ayudante del cuerpo de pilotos, maestro de escuela y maestro mayor de maestranza), debían retornar a España.[37]

No obstante la reiteración de esta orden, Vivero retuvo la comandancia de matrículas al menos hasta fines de 1807, pese a los continuos reclamos del capitán de puerto, capitán de fragata Fernando Camuñez. Asimismo, algunos oficiales que debían regresar a España continuaron en el Perú por razones diversas, como era el caso del teniente de navío José María Abascal, quien se hallaba a órdenes del virrey Abascal; el alférez de navío Francisco de Lastra, quien había pasado a recuperar su salud en Santiago de Chile; el alférez de fragata Fernando del Piélago, quien se hallaba enfermo en su natal Mo-

35 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 11/1/1805, doc. 34, resumen 15/1/1805 y anexo Gil de Taboada a Grandallana, Madrid 20/12/1804.

36 Ídem, legajo 40, carpeta 1844, San Idelfonso, 2/9/1806, Gil al ministro de Marina.

37 Ibídem.

quegua; y el de igual grado Nicolás Enrile, quien se hallaba mandando un mercante.[38]

Otro de los problemas que había tenido que enfrentar Ugarte al inicio de su mandato fue lograr que el virrey Avilés le reconociera autonomía en los temas de marina, y que no le pidiera opinión en esos asuntos mediante decretos al margen sino a través de oficios. Con altibajos, como los referidos al presupuesto, Vivero logró mantener el mismo nivel de tratamiento por parte de Avilés, pero poco después que Abascal asumiera sus funciones como nuevo virrey peruano, posiblemente a propuesta de su secretario Simón Díaz de Rávago, retomó la costumbre de decretar al margen de los expedientes sobre los que quería su opinión. Tanto Abascal como Vivero, cada uno por su lado, plantearon el tema ante el ministro de Marina, argumentando el segundo que existía una real orden del 4 de febrero de 1777 prohibiendo a los secretarios comunicar bajo su firma las órdenes de los virreyes.[39]

Comisiones hidrográficas

En junio de 1801, cuando aún continuaba la guerra con Gran Bretaña, se ordenó al teniente de navío Colmenares actualizar los levantamientos cartográficos desde Chiloé hasta Panamá. Para complementar esa labor, en octubre de ese mismo año se dispuso que una segunda expedición, al mando del teniente de navío Moraleda, realizara una labor similar desde Panamá hasta Sonsonate.[40] En cumplimiento a esas órdenes, el 1° de julio de 1802 Colmenares asumió el mando del bergantín *Peruano*, y un mes después Moraleda hizo lo propio con la corbeta *Castor*.[41]

El bergantín tendría como auxiliar a la goleta *Extremeña*, mientras que la de igual clase *San Juan de Mata*, alias *Alavesa*, colaboraría con la corbeta. Ambas goletas habían sido construidas en Guayaquil con material recuperado de la *Santa Leocadia* y el reunido para la *Ciudad de Lima*, siendo

[38] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 44, carpeta 23/6/1809, Vivero a Gil de Taboada, n° 174, Lima 30/9/1807.

[39] Ídem, legajo 41, carpeta 1845, Abascal a Gil de Taboada, nº 3, Lima 8/9/1806.

[40] Ídem, legajo 31, carpeta 2, Lima 23/2/1802.

[41] Ídem, legajo 32, carpeta 6, Ugarte a Caballero n° 253, Lima 15/8/1802.

puestas en servicio a principios de 1802.[42] Moraleda fue el primero en zarpar, haciéndolo el 24 de diciembre de 1802 con destino inicial a Guayaquil, donde se le unió su pequeña consorte, pasando luego a Panamá para iniciar su labor. Al igual que lo había realizado durante sus reconocimientos de las costas de Chiloé en la década precedente, Moraleda escribió un minucioso diario sobre los trabajos realizados en esa comisión en los años 1803 y 1804.[43] En las páginas de su diario Moraleda indica que salió del Callao con una dotación de 90 hombres, entre ellos tres oficiales y dos guardiamarinas, llevando además al alférez de navío Antonio Quartará, un guardiamarina, un piloto y 24 hombres de mar para dotar a la recién construida goleta *Alavesa* en Guayaquil, así como seis piezas de cuatro libras y pertrechos y víveres para dicha nave. Entre los pasajeros que llevaba a Guayaquil y Panamá se encontraba el barón Alexander von Humboldt, quien había llegado a Lima algún tiempo atrás luego de recorrer la costa desde Trujillo.[44]

En la travesía a Guayaquil, el diario describe las islas de Lobos de Afuera, que Moraleda había reconocido durante una recalada que hizo en ellas en 1800, e incluye un croquis de las mismas. Al llegar a Puná, el 1° de enero de 1803, supo que la *Alavesa*, que supuestamente debía unírsele en esa isla, aún no estaba lista, por lo que optó por ingresar a Guayaquil. Su arribo a este puerto se produjo en la noche del 2 y en las primeras horas del siguiente día, luego de saludar al gobernador Juan Mata de Urbina, Moraleda pasó al astillero a ver el estado en que se encontraba la goleta. Por diversos motivos estos trabajos se habían retrasado, y sólo el 5 de febrero ambos buques pudieron zarpar hacia Panamá. A bordo de la *Castor* se embarcó Urbina y su familia, que se dirigía a ese puerto para relevar al mariscal de campo Antonio Narváez como comandante general de esa provincia. La travesía a Panamá les tomó poco más de un mes, llegando a mediados de marzo.

42 Ídem, legajo 36, Vivero a Gil de Taboada n° 23, Lima 23/6/1804; legajo 42, carpeta 2164, Vivero a Gil de Taboada n° 154, Lima 30/4/1807.

43 MNM, ms. 612/002, Diarios de los viajes desde el puerto del Callao a los de Guayaquil y Panamá, y de estos al reconocimiento y demarcación de las costas de Veracruz, Rica, Nicaragua y Guatemala, con la corbeta *Castor*, por su comandante José de Moraleda y Montero, teniente de fragata y ayudante del Cuerpo de Pilotos en el Apostadero del Callao.

44 Jorge Ortiz Sotelo, "Aportes de Humboldt a la náutica y a la oceanografía peruana", pp. 23-32.

En cumplimiento a sus instrucciones, Moraleda debía indagar entre los vecinos más notables de Panamá sobre un supuesto viaje llevado a cabo en 1640 por un almirante Bartolomé de Fonte desde el Callao en busca del pasaje del Noroeste. Luego de entrevistar a varios de ellos, y de hacer un extenso análisis de la información disponible, Moraleda llegó a la conclusión de que dicho viaje no se realizó, y que la traducción inglesa que circulaba del mismo, parte de la cual incluye en el diario, era una farsa.[45]

La permanencia en Panamá se dilató más de lo esperado, pues además de no estar disponibles los instrumentos que supuestamente debía recoger, tampoco estaba el práctico que había pedido para las costas de Veragua. Además, Moraleda cayó enfermo y estuvo inhabilitado durante 12 días. Finalmente, el 13 de abril la *Castor* y la *Alavesa* zarparon hacia la isla de Otoque, donde se embarcó a Pedro Azabache, quien serviría de práctico hasta la boca chica de Chirique. De ese modo se inició el reconocimiento de las islas y costas del golfo de Panamá en dirección al suroeste, doblando luego al oeste hacia la isla de Coiba, donde se instaló un campamento para llevar a cabo un minucioso levantamiento de la ensenada de Damas. Estando en esa labor arribó el bergantín *Nuestra Señora de las Mercedes*, que había salido de Guayaquil hacia Panamá, pero por enfermedad de su capitán José de Lara había quedado a cargo de un piloto práctico indígena que se había extraviado en el golfo de Panamá. Se le auxilió de la mejor manera y Moraleda tuvo que desprenderse de uno de sus pilotos para que lo condujera a Panamá y luego a Guayaquil.[46]

Pasaron luego a reconocer la isla Coiba o Quibo y las islas aledañas, dando por concluidos los trabajos de esa primera temporada a mediados de mayo, pues la estación de lluvias los tornaba impracticables. Ambas naves pusieron proa a Guayaquil, recalando en la isla Gorgona, cuyo croquis y descripción también se incluyen en el diario.[47] Separadas entre dicha isla y Manta, la *Castor* arribó a esta localidad el 5 de junio, continuando su viaje cinco días después hacia Santa Elena, donde embarcaron los 12 cañones de doce libras y algunos otros elementos que se habían rescatado de

[45] MNM, ms. 612/002, pp. 66-75. El supuesto relato de La Fonte apareció en 1708 en el *Monthly Miscellany, or Memoirs for the Curious*, periódico londinense de breve existencia.

[46] MNM, ms. 612/002, pp. 96-98.

[47] Ídem, pp. 123-127.

la *Santa Leocadia*, y se puso al habla con la fragata mercante *Teniente*, alias *Peñita*, del capitán Pascacio Letona, que habiendo salido de Sonsonate se dirigía a Guayaquil y Valparaíso. Cumpliendo las instrucciones de Ugarte, en la noche del 23 de junio la *Castor* arribó a Puná, donde desembarcó la artillería de la *Santa Leocadia*, prosiguiendo luego a Guayaquil donde fondeó el 25, uniéndosele poco después la *Alavesa*.[48]

Ambas naves permanecieron en Guayaquil hasta el 9 de enero, cuando volvieron a zarpar para continuar con el reconocimiento de las costas centroamericanas. Llevaban esta vez 19 indígenas enviados como prisioneros al presidio de Chagres, además de diez desertores de balleneros ingleses que debían ser entregados al gobernador de Panamá.[49] Luego de una breve recalada en Puná, ambas naves se separaron arribando la *Alavesa* a Panamá el 9 de febrero y la *Castor* a Perico un día después. En ese lugar pudieron efectuar algunas reparaciones a la corbeta, que había estado embarcando agua desde su salida de Puná, encontrando que algunos tablones del casco habían sido afectados por la broma.

Luego de embarcar a Esteban Muñiz como práctico de la costa hasta el golfo de Nicoya, y de reabastecerse con víveres frescos, las naves zarparon el 18 de marzo y arribaron a Coiba, dos días después. Durante el reconocimiento al río San Juan en dicha isla, el práctico Muñiz fue atacado por un caimán, quedando a punto de perder una pierna. Finalmente, los primeros días de abril Moraleda se embarcó en la goleta para reconocer la ensenada de Montijo, ubicada frente a Coiba, labor que les tomó unos 20 días. Tras reasumir el mando de la *Castor*, iniciaron el retorno a Guayaquil, a donde ingresaron el 5 de junio.

Allí debían invernar y realizar las reparaciones necesarias para continuar con su comisión hidrográfica, pero el 18 de noviembre de 1804 Moraleda recibió instrucciones de Vivero de zarpar hacia Pisco, donde debía unirse al *Peruano* para iniciar la búsqueda del bergantín británico *Harrington*, que había capturado a la *Extremeña* y a algunos buques mercantes, y realizado otros actos hostiles.[50]

[48] Ídem, pp. 160-162. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, carpeta 24/7/1803, Ugarte a Grandallana, n° 348, Lima 24/7/1803.

[49] MNM, ms. 612/002, p. 171.

[50] Ídem, pp. 280-281.

La *Alavesa*, por su parte, debía pasar a reconocer el río Santiago y el puerto de La Tola, labor en la que permanecería durante los siguientes tres años, no sin tener que llevar a cabo en ese periodo algunas actividades en defensa de los mercantes locales ante la presencia de buques británicos.[51]

Veamos ahora lo que sucedió con la segunda división hidrográfica. Al mando del teniente de fragata Mariano Isasbiribil, la *Extremeña* había zarpado de Guayaquil hacia el Callao en noviembre de 1802, viéndose obligada a arribar a Santa a principios de enero, a donde la encontró el *Peruano* los primeros días del siguiente mes, navegando juntas hacia el Callao. En este puerto continuaron alistándose para iniciar su comisión, zarpando hacia Valparaíso a fines de abril, donde luego de invernar y levantar un plano del puerto, iniciaron su primera campaña hidrográfica el 1° de octubre. Se dirigieron primero a reconocer Quintero, Papudo y Pichidangui, antes de retornar a Valparaíso en los primeros días de noviembre. Dos semanas después iniciaron su segunda campaña, reconociendo Chiloé, Valdivia, Talcahuano y la isla Santa María, antes de retornar a Valparaíso a finales de marzo de 1804.[52]

El 20 de junio zarparon de Valparaíso el *Peruano*, la *Extremeña* y el falucho *San Juan Bautista* con rumbo a Coquimbo para continuar con los trabajos cartográficos, pero en la noche del 27, en medio de una tormenta, el bergantín perdió el mastelero de gavia y algunos obenques, viéndose obligado a arribar a Valparaíso. Por su parte, la *Extremeña* continuó hacia Coquimbo y tras llevar a cabo el levantamiento respectivo, pasó a hacer lo propio en Herradura, Tongoy, Guanaquero y el tramo de costa entre Lengua de Vaca y punta de Teatinos. A pedido del capitán general de Chile, a fines de julio debió retornar a Coquimbo para alejar de la costa a la fragata francesa *Teresa* y a otros buques contrabandistas, pasando luego a Huasco, y a mediados de septiembre inició los trabajos en Caldera, Caldereta y Ramada.[53]

Estaba en esas labores cuando el 30 de septiembre fue atacada por el bergantín británico *Harrington*, trabándose un combate que culminaría con la rendición de la goleta. La pérdida de la *Extremeña* y el reinicio de la guerra con

[51] MNM, ms. 96, ff. 6-7.

[52] AGMAB, Listas de Cádiz 8118/238, libro de tripulación del *Peruano*, 1804. Nicolás Anrique R., *Biblioteca geográfico-hidrográfica de Chile*, pp. 3-9.

[53] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 8/6/1805, doc. 41, Avilés al secretario de Estado, n° 42, Lima 23/11/1804; anexo Isasbiribil a Grandallana, Copiapó 16/10/1804.

Gran Bretaña, pocos meses después, dieron por concluidos los trabajos de la segunda división hidrográfica. Pese a ello, su labor fue significativa, logrando reunir una gran cantidad de información que, junto con la de la primera división, fue remitida por Vivero a la Dirección de Hidrografía.[54] Asimismo, Colmenares elaboró un derrotero general desde el Callao hasta Chiloé, y tanto él como Isasbiribil produjeron varios mapas de los puertos reconocidos.[55]

Hostilidades previas a la guerra: el *Harrington*

Al mando del escocés William Douglas Campbell, el bergantín *Harrington* había hecho un primer viaje a la costa sudamericana a fines de 1802, zarpando de Port Jackson en octubre de ese año con intenciones de introducir carga ilegal por cuenta de una casa comercial bengalí. Tras tocar en Más Afuera, recaló en Coquimbo, Caldera, Huasco e Iquique. En el primero de estos puertos fue sorprendido por un buque español, perdiendo su bote con trece hombres.[56] El *Harrington* arribó a Port Jackson en abril de 1803, mientras que sus tripulantes detenidos fueron enviados al Callao y posteriormente remitidos a Cádiz, siendo embarcados los últimos de ellos en la fragata *Aurora*, que zarpó con ese destino el 31 de marzo de ese año.[57]

En mayo de 1804 Campbell volvió a dirigirse a las costas sudamericanas. Llevaba a bordo 52 tripulantes, y su nave contaba con seis obuses de doce libras, seis cañones de seis y dos de tres. La intención formal del viaje, al igual que el precedente, era la caza de ballenas, pero también llevaba carga que pensaba vender si se presentaba la ocasión. Tocó primero en Tahití, donde un capitán norteamericano le habría informado que España y Gran Bretaña se encontraban en guerra. Partiendo de esa aseveración, y considerando que su comisión como capitán de infantería de marina de la East India Company lo autorizaba a ejercer el corso, Campbell puso proa a Más Afuera, donde se

[54] MNM, ms. 96, ff. 4-5; ms. 98, 3, ff. 48-48v.

[55] Anrique, *Biblioteca geográfico-hidrográfica de Chile...*, pp. 4, 6-9. José Toribio Medina, *Ensayo acerca de una mapoteca chilena*, pp. 76-79.

[56] Estensen, *The Life of George Bass...*, p. 186. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, 29/5/1805, Vivero a Grandallana n° 40, Lima 26/10/1804.

[57] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, Ugarte a Grandallana, n° 321, Lima 31/3/1803.

informó de la presencia del bergantín *Peruano* y la goleta *Extremeña* en las costas chilenas, iniciando su búsqueda con intenciones hostiles.[58]

El *Harrington* arribó a la altura de la punta Lengua de Vaca, en la bahía de Tongoy, avistando en ese lugar al bergantín *San Francisco de Paula*, alias *Maulino* o *Amiento*, al mando de Ramón Eraso, al que siguió hasta ingresar a Coquimbo el 24 de septiembre. Las autoridades locales enviaron un bote a reconocer la nave y advertir a su capitán que debía alejarse de la costa, pero Campbell no solo detuvo a los comisionados, entre los que se encontraba Félix de Varleta, sino que también capturó al *San Francisco de Paula*. Las dos naves zarparon esa misma noche arribando el 27 a Huasco, donde tomaron 300 quintales de cobre de la Real Hacienda y otros 100 de Juan Manuel de la Cruz. En ese lugar desertó un marinero irlandés que, conducido a Coquimbo, fue interrogado por el teniente Colmenares a su arribo a dicho puerto en los primeros días de octubre.[59]

Mientras el *Harrington* y su presa se alejaban hacia el norte, el subdelegado de Coquimbo envió mensajeros para alertar a la *Extremeña*, uno de los cuales la encontró hacia mediodía del 29 de septiembre en Caldera. Al haber despachado algunos hombres a sondar Caldereta, y otros a efectuar triangulaciones entre dicho punto y la playa de Puerto Inglés, Isasbiribil no pudo zarpar de inmediato, y sólo al final de tarde logró reunir a su dotación y traer a bordo la tienda e instrumentos que tenía en tierra para realizar sus observaciones. Impedido de zarpar esa noche por falta de viento, utilizó esas horas para alistar su nave para el combate, sacando de bodega las cuatro piezas de artillería de cuatro libras que tenía, así como los escasos 21 proyectiles con que contaba para ellas. Al aclarar el 30 se avistó un bergantín y a las ocho y media de esa mañana se reconoció que no se trataba del *Peruano* sino de un buque británico que se dirigía hacia su posición. Viendo que era claramente superior movió su nave hacia la playa, fondeando sobre dos brazas de agua, y a las nueve de la mañana izó su pabellón y lo afirmó con un tiro. A su vez, el *Harrington* mostró la bandera británica y contestó el

[58] Ídem, legajo 36, Vivero a Grandallana n° 44, Lima 26/11/1804.

[59] Ídem, legajo 36, Vivero a Grandallana n° 44, Lima 26/11/1804; legajo 37, carpeta 29/5/1805, doc. 39, Vivero a Grandallana, n° 40, Lima 26/10/1804, anexo Bejarano a Vivero, Callao 25/10/1804; legajo 38, Ruiz Huidobro a Grandallana, Montevideo, 2/1/1805. MNM, ms. 2601/53, Nicolás de la Cruz y Bahamonde al Príncipe de la Paz, Cádiz 13/2/1805.

disparo, iniciándose el combate. Una hora después, habiendo agotado sus proyectiles y viendo que se desprendían embarcaciones menores del buque contrario para cortarle el acceso a tierra, Isasbiribil convocó a sus oficiales y acordaron varar y quemar la nave para evitar que cayese en manos del atacante. Tras despachar la gente a tierra con los documentos de su comisión, él y un pequeño grupo prendieron fuego a una capa de azufre que habían esparcido en la cámara, bajando luego a tierra, sin poder impedir que los botes del *Harrington* alcanzaran a la *Extremeña*, se apagara el fuego y se la remolcarla al lado del bergantín.[60]

El *Harrington* y sus dos presas partieron poco después hacia Port Jackson, pero al llegar a la isla de Norfolk, Campbell se enteró de que España y Gran Bretaña aún se encontraban en paz, pues la declaración de hostilidades sólo se produjo el 12 de diciembre y esa noticia todavía no llegaba a la zona. A su arribo a Port Jackson el gobernador Philip King dispuso que Campbell y su tripulación permanecieran bajo arresto a bordo de su nave, debiendo enfrentar cargos de piratería. Asimismo, mandó izar la bandera española en la *Extremeña* y en el *San Francisco de Paula*, y despachó al teniente Robins para que pasara al Callao con el cúter *Integrity* y presentara sus disculpas al virrey peruano, informándole de las acciones que había tomado y asegurándole que los interesados podían recoger sus buques. Lamentablemente, el *Integrity* se perdió durante la travesía y sólo se tuvo noticia de estos hechos a principios de 1807, cuando el bergantín norteamericano *Venus* llegó a Talcahuano y su capitán informó sobre los mismos. Para entonces, habiéndose declarado la guerra, y al no tener noticias del paradero del teniente Robins, el gobernador King puso a la venta ambas presas.[61]

Este tema fue materia de un largo proceso diplomático entre el gobierno español y el británico, demandando el primero no sólo el castigo de Campbell sino además una compensación por el valor de lo tomado (12 000 pesos por

[60] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 36, Vivero a Grandallana n° 44, Lima 26/11/1804; legajo 37, 8/6/1805, doc. 41, Lima 23/11/1804, n° 42, Avilés al secretario de Estado, anexo Isasbiribil a Grandallana, Copiapó 16/10/1804.

[61] Ídem, legajo 42, carpeta 2164, Vivero a Gil de Taboada, n° 154, Lima 30/4/1807, anexo declaración del capitán Benjamín Kelly, Talcahuano, 17/2/1807. *The Sydney Gazette and New South Wales Advertiser*, 10/3/1805, p. 1; 14/4/1805, pp. 3-4; y 26/5/1805, p. 1. Estensen, *The Life of George Bass...*, p. 187.

el *San Francisco de Paula*, 3 200 por el cobre sacado de Huasco, 25 000 por la *Extremeña* y unos 1 000 más por los instrumentos científicos perdidos a bordo de esta última) y por los perjuicios causados.[62]

Retornemos ahora a Isasbiribil y sus hombres. Luego que se alejaran el *Harrington* y sus presas, se dirigieron a la villa de Copiapó, desde donde Isasbiribil escribió al teniente de navío Colmenares informándole de los hechos. El 5 de octubre, apenas recibió ese informe, este último zarpó con el *Peruano* de Valparaíso hacia Coquimbo, y al arribar despachó hacia el Callao al falucho *San Juan Bautista*, al mando del piloto Gaspar Bejarano, para que informara de estos hechos al virrey Avilés. Por su parte, el *Peruano* se dirigió a Huasco para recoger a Isasbiribil y a sus hombres, iniciando luego un largo crucero en busca de la nave enemiga y sus presas, que lo llevó hasta Pisco.[63] En dicho lugar desembarcó Isasbiribil para dirigirse a Lima, mientras que el *Peruano* retornó a Valparaíso para patrullar las aguas del Sur.[64]

Por su parte, Bejarano fue interceptado por dos fragatas británicas el 23 de octubre, a los 15° Sur, viéndose forzado a arrojar al mar la correspondencia que llevaba y a instruir a sus diez tripulantes para hacerse pasar por una embarcación mercante. Una de las fragatas era la *Cambridge* y la otra estaba al mando de Thomas Bebes, quien junto al piloto de la *Cambridge* se encontraban en el bote que pasó al falucho. Ambos habían sido prisioneros, el primero en Guayaquil y el segundo en Bellavista, reconociendo a Bejarano, quien fue llevado a bordo de la *Cambridge*, donde otro piloto, que tiempo atrás había sido apresado por la *Castor,* también lo reconoció. Le ofrecieron mercancía en venta, pero Bejarano rehusó la oferta, siendo finalmente liberado a medianoche, luego de lo cual continuó con su travesía hacia el Callao, a donde finalmente arribó el 25 de octubre.[65]

62 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, 8/6/1805, doc. 41, Avilés al secretario de Estado, n° 42, Lima 23/11/1804.

63 Ídem, legajo 37, carpeta 29/5/1805, doc. 39, Vivero a Grandallana, n° 40, Lima 26/10/1804, anexo Bejarano a Vivero, 25/10/1804.

64 Ídem, legajo 36, Vivero a Grandallana n° 44, Lima 26/11/1804.

65 Ídem, legajo 37, carpeta 29/5/1805, doc. 39, Vivero a Grandallana, n° 40, Lima 26/10/1804, anexo Bejarano a Vivero, 25/10/1804.

Estado del Departamento al reinicio de la guerra (1804)

A raíz de la captura del convoy de Lima, el 8 de noviembre de 1804 el gobierno español dispuso que se tomaran represalias contra el comercio británico, y un mes más tarde, el 12 de diciembre, declaró rotas las hostilidades.[66] En ese momento el Apostadero contaba sólo con la corbeta *Castor*, el bergantín *Peruano* y la goleta *Alavesa*, todas ellos empeñados en labores hidrográficas en las costas centroamericanas y chilenas. La corbeta *Júpiter*, que al mando del segundo piloto Pedro Hurtado había estado estacionada en Chile desde 1797 en apoyo de las guarniciones de Talcahuano, Valdivia y Chiloé, se encontraba en mal estado y Ugarte había propuesto su venta.[67] Poco después de iniciado el conflicto, el Apostadero fue reforzado con la fragata *Astrea*, pero aún así el número de naves disponibles era insuficiente para cubrir el vasto Pacífico Sur, siendo además muy improbable que arribaran otras naves reales en un corto plazo.

Al igual que en la guerra precedente, la defensa de la costa fue organizada en tres ámbitos, uno que iba del río Tumbes al Santa, a cargo del coronel Gabino Gaínza, intendente de Piura; otro entre el río Santa y Nazca, a cargo del propio virrey; y el tercero, que cubría la costa de Arequipa, estaba a cargo de su intendente, el capitán de fragata Bartolomé María de Salamanca. Para la defensa del Callao se contaba con dos cañoneras y un bote, a los que eventualmente se sumó la fragata de la Compañía de Filipinas *Nuestra Señora de la Paz*, y se habilitaron otras dos cañoneras con sendos obuses de seis pulgadas. El virrey Avilés también dispuso la construcción de otras dos cañoneras para defender Guayaquil.[68]

En el resto del continente la situación de las fuerzas navales españolas era igualmente precaria. En los puertos del Caribe (La Habana, Veracruz, Cartagena y Puerto Cabello) se contaba con una fragata, una corbeta, seis

[66] Ídem, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 49, Vivero a Grandallana, n° 61, Lima 26/4/1805, anexo Vivero a Grandallana, n° 56, 26/2/1805. Avilés, *Memoria de gobierno*, p. 51.

[67] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 33, Ugarte a Grandallana n° 339, Lima 21/6/1803; anexo n° 48 y 49, Hurtado a Ugarte, Valparaíso 25/3 y 4/6/1803.

[68] Ídem, legajo 37, doc. 42, Vivero a Grandallana, n° 70, Lima 26/6/1805, anexo Vivero a Avilés, n° 249, Lima 8/6/1805. Avilés, *Memoria de gobierno*..., pp. 51-54.

bergantines, doce goletas, un esquife, una galeota y dos cañoneras; en Montevideo existían una fragata, dos corbetas, un bergantín, un místico, una goleta, tres zumacas y una veintena de cañoneras; y San Blas contaba con dos fragatas y dos bergantines.[69]

La *Astrea* en Paita

Suscrita la paz con Gran Bretaña llegó el momento no sólo de despachar los caudales retenidos en el Callao y en otros puertos americanos, sino también de ajustar algunas deudas por el apoyo que los virreinatos se habían prestado entre sí, tanto en recursos monetarios y humanos, como en elementos que se consideraban esenciales para el funcionamiento de las economías locales. Entre estos últimos estuvo el azogue, cuyo suministro desde España se veía cortado durante los periodos de conflicto, razón por la cual parte del azogue de Huancavelica fue destinado a abastecer las necesidades de la minería mexicana y rioplatense.

A mediados de noviembre de 1804, a pedido del virrey Avilés, su contraparte rioplatense despachó la fragata *Astrea*, al mando del capitán de navío Pedro Bernardo Esquivel, con 2051 quintales de azogue y carga de particulares. El mal tiempo que enfrentó en el cabo de Hornos rompió varias vasijas de agua de la fragata, llevándola a arribar a Valparaíso a fines de enero, donde el capitán general de Chile le ordenó pasar a Coquimbo con el *Peruano* para apresar o ahuyentar a algunos buques contrabandistas que habían sido reportados en ese puerto. La *Astrea* y el *Peruano* zarparon a principios de febrero, escoltando a las fragatas *Piedad* y *Nueva Limeña*.[70]

Adelantándose unas horas a la *Astrea*, el *Peruano* arribó a Coquimbo a eso de las ocho de la noche del día 10, fondeando cerca al bergantín británico *Dart*, única embarcación presente en esa rada. De inmediato Colmenares hizo pasar a bordo de su nave al capitán británico, reteniendo sus papeles e informándole que al amanecer reconocería su carga, buscando de esa ma-

[69] González-Aller, *La Campaña de Trafalgar*…, pp. 63-69. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 40, 15/7/1805.

[70] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 52, Avilés al ministro de Marina, n° 36, Lima 23/3/1805, anexo, Esquivel a Avilés, Callao 4/3/1805.

nera ganar tiempo para que arribara la *Astrea*. Esta ingresó a la una de la mañana del 11, y poco después el *Dart* comenzó a moverse al impulso de sus botes para tratar de ganar mar abierto, maniobra que al ser descubierta por el *Peruano* llevó a efectuar algunos disparos para tratar de detenerlo. Informado de este intento de fuga, Esquivel también abrió fuego contra el bergantín, el que fue respondido pobremente por tener a la mayor parte de su gente en los botes. Al auxilio de la oscuridad, finalmente el *Dart* pudo alcanzar la boca del puerto y al amanecer tanto el *Peruano* como la *Astrea* iniciaron su persecución. Más lenta que los bergantines, la fragata los perdió de vista en la noche del 11 al 12, retornando a Coquimbo para proteger a la *Piedad* que también había arribado al puerto. El *Peruano* mantuvo la caza dos días, y hacia mediodía del 12 vio que se desprendía del *Dart* una chalupa con gallardete blanco. Colmenares decidió acercarse a esta última, donde encontró dos hombres con un oficio del capitán británico en el que le pedía la patente y otros documentos que le había entregado. Tras negarse a ello, continuó la caza, pero viendo que la otra nave era más velera acordó en junta de oficiales suspenderla y retornar a Coquimbo.[71]

Durante su estada en este puerto Esquivel se vio obligado a entregar al gobernador 500 quintales de azogue, obedeciendo así a una reiterada orden del capitán general de Chile. Este hecho, que le fue reclamado por el virrey Avilés, encontró la aprobación real por orden de agosto de 1805, que disponía que en lo sucesivo los buques que con azogue toquen puertos chilenos atendieran las necesidades de esa capitanía general.[72] Por otro lado, la fuga del *Dart* también generó un enérgico reclamo de Avilés al ministro de Marina, quien no encontró culpa en Esquivel pero sí reprendió a Colmenares.[73] El bergantín británico sería capturado en Guayaquil poco después por el falucho corsario *San Pedro*.[74] Esquivel despachó al *Peruano* hacia Valparaíso el 16 de febrero, y al día siguiente zarpó con la *Piedad*, arribando al Callao los primeros días de marzo. A fines de ese mismo mes, mientras la *Astrea* era sometida

[71] Ídem y Colmenares a Esquivel, Coquimbo 14/2/1805.

[72] Avilés, *Memoria de gobierno...*, p. 77.

[73] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 52, Gil de Taboada al secretario de Marina, San Lorenzo 4/11/1805.

[74] Ídem, legajo 37, doc. 42, Vivero a Grandallana, n° 70, Lima 26/6/1805, anexo Vivero a Avilés, n° 249, Lima 8/6/1805. Avilés, *Memoria de gobierno*, pp. 51-54.

a reparaciones para su próxima comisión a Panamá, se supo que la fragata británica *Sally* había llegado a Chancay. Con el fin de apresarla, el 19 de abril se despachó una expedición al mando del teniente de navío Isasbiribil, con el teniente de fragata Joaquín de Villalba y ochenta hombres, embarcados todos ellos en el lanchón de la plaza, que portaba una pieza de 24 libras, una goleta norteamericana que había sido detenida por el *Peruano*, el bote de la capitanía y dos lanchitas auxiliares. La expedición llegó a Chancay durante la noche y la nave británica se vio obligada a zarpar dejando en el puerto una canoa con el capitán, un segundo piloto y cinco hombres, todos los cuales fueron arrestados por los milicianos. A raíz de estos hechos el virrey Avilés se convenció de la urgente de necesidad de reparar las cañoneras.[75]

En junio la *Astrea* zarpó hacia Panamá con el situado y caudales de particulares, debiendo retornar con tabaco y reconociendo la costa en busca de naves enemigas y contrabandistas.[76] Luego de algunas semanas en Panamá, a principios de agosto se dirigió a Manta, de donde pasó a Paita para reabastecerse de víveres. El 3 de octubre, dos días después de arribar a este último puerto, los vigías de la *Astrea* avistaron dos naves, y a media mañana del día siguiente se presentaron en el puerto las fragatas británicas *Port-au-Prince* y *Lucy*. Mientras Esquivel se preparaba para salir a su encuentro pudo verse desde la fragata española como la *Lucy* capturaba al falucho *San Juan Bautista* que venía del Callao con abastecimientos.[77]

A mediodía la *Astrea* ya se encontraba fuera del puerto y unas dos horas después de afirmar su pabellón, a unas nueve millas de costa, se hallaba a distancia de fuego de las naves británicas. Confiando en su superioridad artillera y mayor maniobrabilidad, la *Port-au-Prince* y la *Lucy* se colocaron a ambas bandas de la *Astrea* e iniciaron su ataque. La acción duró varias horas, lapso en el cual las naves británicas lograron virar cinco o seis veces y batir a la *Astrea* por todos lados, mientras que ésta intentó abordar a la *Port-au-Prince*

[75] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 49, Vivero a Grandallana, n° 61, Lima 26/4/1805, anexo Vivero a Grandallana, n° 62, Lima 26/4/1805.

[76] Ídem, legajo 37, carpeta 26/5/1805, doc. 38, Vivero a Grandallana, n° 64, 26/5/1805; y carpeta 25/8/1805, doc. 49, Vivero a Grandallana, n° 62, Lima, 26/4/1805.

[77] Los detalles de esta acción se encuentran en: AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 40, carpeta 1842, Esquivel a Grandallana, n° 1, Paita 6/10/1805; y n° 3, Paita 16/10/1805; y legajo 44, carpeta 23/6/1809, Vivero a Abascal, n° 833, 4/9/1807; así como en MNM, Impresos C314/03, parte de Esquivel a Avilés, Paita 6/10/1805.

hasta en tres oportunidades, echándole abajo el mastelero de sobremesana y otros elementos de la arboladura y maniobra. La *Lucy* también sufrió algún daño y la pérdida del mastelero de periquito, forzando a su capitán a romper contacto, cosa que también hizo su consorte hacia las cinco y media de la tarde, con un muerto y tres heridos a bordo.[78]

Luego de consultar con sus oficiales, Esquivel optó por no perseguir a las naves contrarias, pues aún dañadas eran más veleras que la suya. Además, la *Astrea* había recibido numerosos impactos, cinco de ellos a flor de agua, estaba haciendo catorce pulgadas de agua por hora y tenía tres muertos y 18 heridos, entre estos últimos el propio Esquivel y el alférez de navío Pedro Landázuri. Hubo cuatro heridos de gravedad, siendo uno de ellos el tercer piloto José de Maura, quien falleció esa misma noche.

En su reporte de esta acción, Esquivel se refiere elogiosamente a su tripulación y a los habitantes de Paita, señalando que:[79]

> se han portado con actividad y valor, no habiendo dejado de contribuir para esto el estímulo de la bizarría de los paiteños que se presentaron al dar la vela hasta unos veinticinco para que se les destinase en las baterías, y así se hizo, asegurándome estos, y después los de tierra, que por no tener más embarcaciones menores en que venir a bordo no lo verificaron más de cien que quedaron con iguales deseos sobre el muelle, acreditando esto mismo el haber habilitado con la mayor prontitud un bergantín del país en el que a la media hora salieron como unos ochenta que a las dos leguas tuvieron que retirarse porque hallándose con poco lastre y siendo el viento demasiado fresco estaban expuestos a zozobrar.

La *Astrea* fondeó en Paita en la tarde del día 5 y esa misma noche, cuando se estaba moviendo la artillería de babor a estribor para reparar esa banda, llegó una canoa de tierra para avisar que se avistaba una fragata grande. Se taparon los balazos con plomo y se retornó la artillería a su lugar, quedando lista para la acción al amanecer, cuando se supo que eran dos las naves

[78] John Martin, *An Account of the Natives of the Tonga Island, in the South Pacific Ocean, compiled and arranged from the extensive communications of Mr. William Mariner, several years resident in those islands*, p. 42.

[79] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 40, carpeta 1842, Esquivel a Grandallana, n° 1, Paita 6/10/1805.

que se encontraban a la vista, una fondeada y otra a la vela.[80] Se trataba de las mismas con que se había batido el día 4, que habían empleado los días previos para reparar sus daños y transferir munición de la *Lucy* a la *Port-au-Prince*. La tarde del 7 las dos naves enemigas ingresaron al puerto y volvieron a entablar combate con la *Astrea*, que había tomado una posición cercana a la playa y pasado cables a tierra por proa y popa para dar más estabilidad a sus disparos. Luego de un par de horas de intercambio de fuegos, hacia las siete y media de la noche, las naves atacantes se alejaron con serios daños a bordo, que en el caso de la *Port-au-Prince* incluían al menos un muerto y el desmontaje de dos de sus carronadas.[81] Si bien la *Astrea* no tuvo bajas en esta acción, su obra muerta sufrió nuevas averías. El día 8 se presentó otra fragata británica a reconocer el puerto, limitándose esta vez a disparar un tiro antes de retirarse.[82]

La situación se tornaba delicada para la *Astrea*, pues era claro que había varias naves enemigas en la zona y que la superarían en armamento y gente si actuaban en conjunto. Ante esto, Esquivel optó por defender su fragata en el puerto, pegándola a tierra y bajando seis cañones de 12 libras de la banda de babor, que daba a tierra, para formar una batería de cuatro piezas que defendiera su popa y otra con las restantes para cubrirle la proa. Asimismo, colocó otro cañón de igual calibre en su lancha, armando de igual manera a un pequeño bote local y a una balsa de palos. Al reportar al virrey Avilés sobre estos hechos le propuso que se arme a la fragata *Nuestra Señora de la Paz* y que junto con el *Peruano* y la *Castor* pasasen a Paita para poder operar de manera conjunta contra las numerosas naves enemigas presentes en la zona.[83]

Por diversos motivos el auxilio requerido por Esquivel demoró en ser enviado, pero finalmente el 24 de diciembre zarparon del Callao la fragata *Nuestra Señora de la Paz*, armada en corso por el Consulado, y la corbeta *Castor*, escoltando al mercante *Dichosa* y al bergantín *Diligente*. A fines de mes arribaron a Paita y la *Astrea* con la *Castor* se dirigieron a Guayaquil con los mercantes mencionados, donde debía repararse la dañada arboladura de la

[80] Ibídem.

[81] Martin, *An Account of the Natives of the Tonga Island...*, p. 43.

[82] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 40, carpeta 1842, Esquivel a Grandallana, n° 2, Paita 16/10/1805.

[83] Ibídem.

fragata. Por su parte, la *Nuestra Señora de la Paz* se quedó cruzando en esa zona según instrucciones del Consulado.[84]

La demora de esos auxilios a la *Astrea* generó un incidente entre los oficiales del Apostadero y el virrey Avilés, pues al conocerse en Lima la situación de la fragata los primeros suscribieron un pedido al virrey para que se le auxiliara a la brevedad, proponiendo que se armaran tres buques mercantes y ofreciéndose a servir durante esa campaña sin sueldos ni gratificaciones. Asimismo, la Junta de Marina aprobó solicitar a Avilés que habilitara en guerra a la fragata *Nuestra Señora de la Paz*, y se armara para una campaña a las fragatas *Joaquina*, *Nuestra Señora de la Piedad* y *Nuestra Señora de las Mercedes*.[85] Avilés tomó a mal dicho pedido y lo consideró irrespetuoso e incluso insubordinado, ordenándole a Vivero que todos los oficiales de marina pasaran al Callao para acelerar las reparaciones de la *Castor* y el *Peruano*. Asimismo, escribió al ministro de Marina pidiendo se les sancionara no sólo por desacato sino porque:[86]

> en cafés, calles y plazas andan leyendo los mismos oficiales aquellos papeles, haciendo alarde de su atrevimiento, pues merecía habérseles arrestado en un castillo del Callao para escarmentarlos, principalmente al comandante que tuvo la ligereza de pasarme unos documentos faltos de respeto y subordinación.

Sin embargo, la opinión en el Ministerio de Marina fue contraria a los deseos del virrey peruano, pues lejos de encontrar algún indicio de insubordinación o desacato se consideró que los oficiales habían tenido una actitud meritoria, aun cuando sí era reprensible que hubiesen hecho público su pedido al virrey pues ello lo colocaba en una mala situación ante la opinión pública. Para cerrar ese incidente, el 28 de mayo de 1806 se redactaron dos cartas en la secretaría real, una dirigida al virrey limeño indicándole que, lejos de encontrar culpa, el rey aprobaba la actitud de los oficiales y que con-

[84] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 40, carpeta 1981, Vivero a Grandallana, n° 95, Callao 24/12/1805.

[85] Ídem, legajo 40, carpeta 1838, n° 1, acuerdo de la Junta de Marina, Lima 23/10/1805; n° 2, Lima 22/10/1805.

[86] Ídem, legajo 40, carpeta 1838, n° 3, Vivero a Avilés, 24/10/1805; n° 4, Avilés a Vivero, 25/10/1805; y n° 39, Avilés a Gil de Taboada, Lima 23/11/1805.

sideraba que Avilés no había meditado bien sus resoluciones en el asunto; y otra a Vivero, llamándole la atención por haber permitido que se hagan públicos sus pedidos al virrey.[87]

La *Astrea* y la *Castor* permanecieron en Guayaquil desde enero hasta abril de 1806, lapso en el que se armó a la presa británica *Dart*, que pasó a denominarse *Nuestra Señora del Rosario* alias *Flecha*, siendo puesta al mando del teniente de navío Ángel Texeyro, de la dotación de la *Astrea*. Las tres naves, junto con la *Alavesa* y siete mercantes, zarparon a principios de abril, recalando en Paita antes de arribar al Callao a principios de julio. Para esa fecha ya se contaba en este puerto con dos nuevas lanchas cañoneras, así como con dos botes de fuerza dotados con obuses de 32 libras, y tres botes pequeños para el servicio de las lanchas, construidos todos ellos por Nicolás Noe por 36 500 pesos.[88]

Al arribo del convoy, el virrey Avilés dispuso que la *Alavesa* fuese desarmada y puesta a remate, cosa que finalmente no se hizo, no tanto por la oposición de Vivero sino porque las ofertas recibidas fueron consideradas muy bajas.[89] Por otro lado, poco después de su arribo se desarmó al *Flecha*, pues la junta de Real Hacienda consideró que se había sobrevaluado su precio y engañado al capitán de navío Esquivel, disponiendo que los vendedores devolvieran los 10 059 pesos 6 reales que se habían pagado por ella.[90]

La *Port-au-Prince* y la *Lucy*[91]

Al mando del capitán T. Duck, con 466 toneladas de porte, una tripulación de 96 hombres, y montando 24 cañones de 12 y 9 libras, y 8 carronadas de

87 Ídem, legajo 40, carpeta 1838, Gil de Taboada al ministro de Marina, Aranjuez 17/5/1806; y borrador de carta al virrey, 28/5/1806.

88 Ídem, legajo 40, carpeta 1980, Vivero a Gil de Taboada, n° 114, Callao 24/5/1806; y legajo 41, carpeta 1930, Vivero a Gil de Taboada, n° 112, Callao 25/4/1806. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 20, cuaderno 7, legajo 11.

89 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1931, Vivero a Grandallana, n° 121, Callao 24/7/1806, anexo Avilés a Vivero, Lima 11/7/1806, y Vivero a Avilés, n° 520, 11/7/1806.

90 Ídem, legajo 41, carpeta 1930, Vivero a Gil de Taboada, nº 129, Callao 22/9/1806; legajo 43, carpeta 1932, Vivero a Gil de Taboada n° 120, Callao 23/7/1806.

91 Martin, *An Account of the Natives of the Tonga Island...*, pp. 33-52.

12, la *Port-au-Prince* zarpó de Gravesend en febrero de 1805 con la intención dual de llevar a cabo actividades de corso y de caza de ballenas y lobos. En junio dobló el cabo de Hornos y el 3 de julio se puso al habla con el ballenero *Earl St. Vincent*, cuyo capitán informó a Duck que algunos balleneros británicos se hallaban detenidos en Concepción. Pensando obtener una jugosa ganancia por liberarlos, el 20 de ese mes Duck arribó a la isla Quiriquina, y esa misma noche despachó 4 botes con gente armada que lograron reducir a los custodios del *Albion*, uno de los balleneros apresados. La falta de viento, que había evitado que la *Port-au-Prince* ingresara para apoyar a sus botes, obligó a remolcar a la represada *Albion*, pero estando en ese proceso fueron descubiertos por las baterías de tierra, cuyos certeros disparos obligaron a abortar la operación. Perseverando en su intención inicial, luego de que el 22 levantara algo la briza, Duck ingresó al puerto e intercambió disparos con la batería, convenciéndose de que resultaría impracticable rescatar a los balleneros. Una semana más tarde volvió a despachar botes al interior del puerto durante la noche, pero los oficiales a cargo de ellos optaron por retornar a su fragata pues los balleneros habían sido movidos más cerca de la batería.[92]

Al caer la tarde del 31 de julio la *Port-au-Prince* ingresó a Coquimbo mostrando bandera norteamericana, y esa misma noche tres comerciantes locales se presentaron a bordo en busca de mercancía de contrabando. Se les brindó algunas muestras y prometieron regresar la noche siguiente con dinero para concretar la compra de ciertos bienes, algo que, como ya hemos visto, resultaba muy frecuente entre los capitanes norteamericanos y los pobladores locales. En efecto, la noche siguiente retornaron los comerciantes acompañados de otros tres, y durante el 2 de agosto dos más los siguieron, llevando en total unos 400 000 pesos, siendo todos ellos retenidos a bordo y despojados de su dinero. Esa misma tarde se enviaron a tierra cuatro botes con gente armada para saquear los almacenes, que se encontraban algo distantes de la población. Los seis primeros comerciantes fueron liberados en la noche, mientras que los dos restantes fueron soltados a la mañana siguiente, luego de pagar 300 pesos por su rescate. Considerando demasiado arriesgado atacar la población propiamente dicha, que

[92] Ídem, pp. 33-36.

estaba defendida por 22 piezas de artillería, el 5 de agosto Duck se dirigió a la bahía de Caldera.[93]

La fragata británica arribó a ese puerto cuatro días después, logrando convencer a un pescador local para que pasara a Copiapó a avisar que un buque mercante norteamericano se encontraba a la espera de hacer negocios. Mientras aguardaban a que la estratagema madurase, 11 tripulantes desertaron en la noche del 11, internándose en dirección a Copiapó e informando en el camino a un grupo de cinco comerciantes locales sobre la verdadera intención del *Port-au-Prince*. Sin estar convencidos de este hecho, estos caballeros pasaron a bordo de la fragata y, obviamente, fueron retenidos y despojados de su dinero, siendo liberados el 17 de agosto, un día antes de que la fragata zarpara hacia el norte.[94]

En los seis días siguientes la *Port-au-Prince* ingresó a Pisagua, donde capturó un bergantín y un bote, tomando luego otros dos bergantines cerca a Iquique y a Pabellón de Pica, siendo uno de estos tres el *Begoña*. Hacia el 24 de agosto todos los prisioneros fueron puestos a bordo del bote apresado, con instrucciones de dirigirse a Pisagua, mientras que la pequeña división británica continuaba hacia Arica. La fragata fue la primera en arribar, al caer la tarde del 2 de septiembre, efectuando algunos tiros de intimidación sobre la población, mientras esperaba a los bergantines para poder enviar gente a tierra. El ataque se reinició al día siguiente, y esa tarde, luego del arribo de sus consortes, intentaron sacar un bergantín que estaba fondeado. Sin embargo, las defensas del puerto y el incendio del bergantín por sus tripulantes, convencieron a Duck de que era mejor abandonar su intento y dirigirse a Ilo.[95]

A las diez de la mañana del 4 de septiembre el *Begoña* inició el ataque a esta localidad. Desembarcaron 45 hombres que fácilmente doblegaron la débil resistencia de los milicianos, apoderándose de la población y obtuvieron algún rescate por el comandante militar del puerto y el párroco. El pueblo fue completamente saqueado y luego incendiado, y los buques británicos abandonaron el fondeadero el día 8, tras haber perdido al *Begoña* por haberse

[93] Ídem, pp. 37-38.
[94] Ídem, p. 39.
[95] Ídem, pp. 39-40.

varado e incendiado. El *Port-au-Prince* permaneció cinco días en Punta Coles, donde hundió a sus presas antes de continuar hacia el norte. El 15 de ese mes capturó al bergantín guanero *Nuestra Señora del Carmen*, a bordo del cual encontraron algo de dinero; y esa misma mañana encontraron un bote con seis hombres del corsario londinense *Minerva*. Sus tripulantes se habían amotinado a mediados de agosto para dedicarse a la piratería, matando al capitán y poniendo en dos botes a diez tripulantes que no habían querido unírseles. Tras diez días en la mar, uno de los botes, con cuatro hombres a bordo, optó por dirigirse a tierra, mientras que el otro fue rescatado dos semanas más tarde por la *Port-au-Prince*. El 19 de septiembre, antes de seguir hacia el norte, el *Nuestra Señora del Carmen* fue liberado.[96]

Tres días después el *Port-au-Prince* se encontró con el ballenero londinense *Lucy*, que había ingresado al Pacífico en julio o agosto de 1805 y estaba armado con 18 piezas de ocho libras y seis carronadas. Ambos buques fondearon el 23 frente a Chincha, donde 40 hombres de cada buque saquearon la población, antes de dirigirse al Callao, donde el *Port-au-Prince* intentó tomar una nave que arribaba al puerto, pero desistió de hacerlo al ver que venían a su encuentro las cañoneras, el bote de la capitanía y la falúa de rentas.[97] Las fragatas británicas continuaron hacia el norte y el 4 de octubre arribaron a Paita con la intención de saquear la población, pero, como ya se mencionó, fueron rechazadas por la *Astrea* sufriendo varios daños a bordo por lo que procedieron a Galápagos para efectuar las reparaciones del caso. Tras repartirse el botín y esperar en vano al *San Juan Bautista*, que habían tomado en Paita, el 3 de noviembre ambos buques se separaron.[98]

La *Lucy* continuó hacia Panamá sin lograr nuevas capturas y pasó luego a las Marquesas donde dejó siete tripulantes que intentaban amotinarse. Se dirigió posteriormente a Tahití, en busca de información sobre la *Minerva*, y finalmente arribó a Port Jackson.[99]

96 Ídem, pp. 40-41.

97 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 50, Vivero a Grandallana, n° 85, Callao 25/10/1805.

98 Martin, *An account of the natives of the Tonga Island*, pp. 42-43.

99 *Transactions of the Missionary Society in the Years 1803, 1804, 1805 & 1806*, II, pp. 172-174.

Durante dos meses el *Port-au-Prince* se dedicó a cazar ballenas, pero la poca suerte que tuvo en este empeño llevó a Duck a reiniciar sus ataques en la costa, encontrándose a principios de febrero de 1806 cerca a la isla de la Plata, frente a la costa de Manabí. El 4 de ese mes logró tomar al bergantín *San Pedro*, que se dirigía a Santa Elena, y dos días más tarde capturó al de igual clase *Santa Rosa del Carmen*, con cargamento de sal, harina y cebo. Despojado de su carga, este último fue liberado el 7 de febrero llevando también a los tripulantes del *San Pedro*. Una semana después el corsario británico capturó al bergantín *Tránsito*, que se dirigía de Tumaco a Paita con carga de cacao, y al día siguiente fondearon en Atacames, donde se reaprovisionaron de víveres frescos. El 23 de ese mes la fragata y sus dos presas arribaron a La Tola, donde encontraron una favorable acogida por parte del gobernador, en retribución a ciertas consideraciones que Duck había tenido con un pariente suyo en Atacames.[100]

Luego de algunas reparaciones en la isla Cocos, el *Port-au-Prince* volvió a dedicarse durante algunas semanas a la ballenería, hasta que el 30 de marzo capturó a la altura de Acapulco al bergantín *San Isidro*, que al mando de Joseph Evenzega venía de Guayaquil con cacao. El capitán y sus diez tripulantes fueron liberados al día siguiente en el bote del bergantín, y este último fue puesto al mando de John Parker y despachado a Port Jackson el 1º de abril. Sin embargo, Parker, "haciendo derrota al sur, ha sido represado en el Chocó porque cayeron sobre aquella costa faltos de víveres obligándolos la necesidad a entregarse". La *Port-au-Prince* siguió cazando ballenas hasta el 3 de junio, cuando volvió a acercarse a costa a la altura de San Blas, y el día 19 capturó a la corbeta guayaquileña *Santa Ana*, que al mando de Francisco Puertas estaba de regreso a su puerto. La presa fue despachada a Port Jackson el 22 de junio, arribando a su destino tres meses después. Para principios de agosto la *Port-au-Prince* se hallaba en las islas San Benito, donde cazó una gran cantidad de lobos, pero el capitán Duck falleció en dicho lugar el 11 de ese mes.[101] Al mando del piloto Brown, la fragata puso proa a las Sandwich, pasando posteriormente a Tonga, a donde arribó a fines de noviembre

[100] Martin, *An Account of the Natives of the Tonga Island...*, pp. 44-46.

[101] Ídem, pp. 47-51. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1846, Vivero a Gil de Taboada, nº 145, Callao, 22/1/1807. *The Sydney Gazette and New South Wales Advertiser*, 26/10/1806, p. 1.

de 1806. En dicho lugar desertaron 19 tripulantes, y el 1º de diciembre el buque fue capturado por unos 300 nativos, que mataron a la mayor parte de los tripulantes.[102]

Actividades del *Peruano* y la *Castor*

Tras dejar al teniente Isasbiribil en Pisco el *Peruano* había puesto proa nuevamente al sur, con instrucciones de desalojar a los extranjeros que encontrara en las islas Mocha, Santa María y Juan Fernández. En enero de 1805 llevó a cabo esa comisión en las dos primeras islas, encontrando en Santa María a dos buques norteamericanos, 14 casuchas, dos ranchos y tres huertas, y deteniendo a 16 anglosajones que fueron conducidos primero a Valparaíso y posteriormente al Callao.[103]

Luego de arribar a Valparaíso y acompañar a la *Astrea* a Coquimbo, en mayo de 1805 el *Peruano* y la *Castor* se dirigieron a Más Afuera, donde capturaron a otros seis anglosajones que se habían asentado en esa isla,[104] que como señaló Avilés en su memoria de gobierno:[105]

> aunque desierta, ha sido siempre el asilo de los piratas que han infestado estos mares, pues abundante en agua y leña, en pescado de delicado gusto y en alguna carne de cabras monteses (aunque disminuidas después que se tomaron arbitrios para exterminarlas) proporciona refrescos a las tripulaciones que anclen en su puerto.

Esta anómala situación se venía presentando desde finales del siglo XVIII, y ya a mediados de 1802 se había reportado la presencia de unos 40 anglosajones

102 Recientemente, en agosto del 2012, el gobierno de Tonga reportó el hallazgo de lo que serían los restos del *Port-au-Prince*.

103 Eugenio Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos 1778-1809*, pp. 173-176.

104 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, doc. 38, n° 64, Vivero a Grandallana, 26/5/1805. AGI, Estado, 73, nº 148, Lima, 23/6/1804, extracto de carta 33 del virrey Avilés; y nº 155, Lima 23/7/1805, extracto de la carta n° 47 del virrey Avilés. Avilés, *Memoria de gobierno*, p. 51.

105 Avilés, *Memoria de gobierno...*, p. 50.

afincados y más de un centenar de transeúntes, constituyendo una excelente base de apoyo para los balleneros y las naves dedicadas al contrabando, y durante épocas de guerra podía igualmente servir a los corsarios enemigos.[106]

El *Peruano* y la *Castor* capturaron además algunos buques norteamericanos por sospecha de contrabando así como a la nave británica *Sprightly*, que fue condenada y vendida en el Callao.[107] En este puerto, a donde llegaron en julio, se cambió la artillería de la *Castor* colocándole seis cañones de 12 libras que habían sido la *Santa Leocadia* y los de seis libras que tenía el *Peruano*. Concluidos estos trabajos en diciembre, la corbeta zarpó con el convoy que iba en apoyo de la *Astrea*. Por su parte, el *Peruano* fue sometido a varios trabajos, que duraron hasta mayo siguiente, siendo arbolado como corbeta y armado con dos carronadas y 18 cañones cortos de bronce de ocho libras fundidos en Lima.[108]

Fue en estas circunstancias que se produjeron dos ataques británicos en las cercanías del puerto. El primero tuvo lugar en la noche del 13 de octubre de 1805, cuando la fragata nacional *Joaquina* se acercaba a San Lorenzo luego de una larga travesía desde Montevideo y fue atacada por el bergantín británico *Antelope*. La nave británica montaba diez carronadas de 12 libras, cinco cañones de cinco libra y media, y uno de bronce de tres, contando además con 54 tripulantes. Armada en corso y mercancía, con 14 cañones de ocho, dos obuses y 70 hombres de dotación, la *Joaquina* se defendió con tesón, logrando rendir a su atacante luego de tres horas de combate. El capitán británico y cinco de sus hombres fallecieron en la acción, quedando heridos otros 15, mientras que la *Joaquina* tuvo cuatro muertos y 14 heridos.[109]

106 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 32, carpeta 2, Ugarte a Caballero, n° 237, Lima 25/6/1802, anexo Parga a Vivero, Callao 22/5/1802. AGI, Estado, 73, n° 144, Lima 23/12/1803, extracto de la carta del virrey Avilés.

107 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 45, Vivero a Grandallana, n° 76, Lima 25/8/1805; legajo 41, carpeta 1931, Vivero a Grandallana, n° 121, Callao 24/7/1806, anexo Avilés a Vivero, Lima 11/7/1806, y Vivero a Avilés, n° 520, 11/7/1806. *The Sydney Gazette and New South Wales Advertiser*, 22/6/1806, p. 4.

108 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 47, Vivero a Grandallana, n° 81, 25/9/1805; legajo 40, carpeta 24/2/1806, Vivero a Grandallana, n° 77, Callao 25/8/1805.

109 Ídem, legajo 40, carpeta 1841, Vivero a Grandallana, n° 84, Callao 25/10/1805.

De inmediato Vivero propuso habilitar para el servicio de la Real Armada al capturado *Antílope*, nombre que se le dio a la presa, pero el 29 de octubre de 1805 el virrey Avilés dispuso que pasara a disposición del Consulado a cambio de que este asumiera los costos de la habilitación de la fragata *Nuestra Señora de la Paz* para que saliera a la brevedad con la corbeta *Castor* a auxiliar a la *Astrea*, que seguía detenida en Paita. Finalmente, dado que la carencia de patentes de corso había llevado a que sólo se habilitara la patente de navegación de la *Joaquina*, su propietario, el naviero Javier María de Aguirre, reclamó y obtuvo para sí a la *Antílope*, despachándola el 24 de diciembre de ese año hacia Santander.[110]

Pocas semanas más tarde, a principios de 1806 el ballenero londinense *Vulture* se enfrentó cerca al Callao con la fragata *Ceres*, que venía de Concepción. La acción duró varias horas y finalmente se apoderó de la nave española, marinándola con seis hombres, que sumados a dos anglosajones que servían en el buque capturado, así como el contramaestre y dos marineros españoles, debían conducirla a la isla Santa Elena. Un par de días después de separarse, los tripulantes españoles lograron apoderarse del buque matando a seis de los anglosajones. Algunas semanas más tarde, los dos ingleses sobrevivientes se levantaron y lograron matar a los tres españoles, pero como eran muy pocos para gobernar la nave terminaron varándola en la isla Mocha. Por su parte, luego de llevar a cabo otras hostilidades, el *Vulture* arribó a Sidney en julio de 1806.[111]

Como estos hechos volvían a demostrar, era necesario brindar algún tipo de protección a las naves que se aproximaban al Callao, por lo que a fines de mayo de 1806 la corbeta *Peruano* fue enviada a cruzar entre dicho puerto y Pisco, retornando el 21 de junio con varios mercantes bajo su protección. A fines de agosto, luego de reparar los daños sufridos en

110 Ídem, legajo 40, carpeta 1929, Vivero a Grandallana, n° 91, Callao 25/11/1805; carpeta 1981, Vivero a Grandallana, n° 95, Callao 24/12/1805; carpeta 1843, Vivero a Grandallana n° 92, Callao 25/11/1805.

111 Ídem, legajo 40, carpeta 1980, Vivero a Gil de Taboada, n° 113, Callao 24/5/1806. *The Sydney Gazette and New South Wales Advertiser*, 27/7/1806, p. 3. Amasa Delano, *A Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres, comprising three voyages around the world together with a voyage of survey and discovery in the Pacific Ocean and Oriental Islands*, pp. 296-298.

su aparejo frente a San Gallán, la corbeta zarpó nuevamente llevando el situado a Panamá.[112]

A fines de octubre de 1806 inició el tornaviaje, en conserva con el mercante *Peregrina* y el bergantín *Rosita*, recalando en Atacames, en la ría del Guayas y en Paita, fondeando finalmente en el Callao los primeros días de marzo de 1807, junto con el apresado bergantín *Vigilant*.[113] Armado con diez cañones y con una veintena de hombres a bordo, el 28 de mayo de 1806 este bergantín había reconocido, frente a Pisco, a la fragata *Diligente* que venía de Cádiz al Callao. Posteriormente capturó y saqueó al bergantín guanero *San Pablo*, cerca a la isla Asia, dejando a bordo a dos marineros ingleses y un joven de 16 años de la tripulación española mientras daba caza al bergantín *Príncipe*, al que logró capturar pero tuvo que prender fuego al ser atacado por el corsario *San Gabriel*. Días más tarde, el *San Pablo* fue encontrado por el bergantín guanero *Caballo*, siendo retomado y conducido a Chancay, de donde eran ambas embarcaciones. Sustanciado el expediente, se dio la quinta parte al dueño y tripulación del *Caballo*.[114] Mientras tanto, el *Vigilant* continuó navegando hacia el norte y el 30 de junio apresó al oeste de Paita a la polacra guayaquileña *Monserrat*, que se dirigía de Huanchaco a Panamá.[115] Días más tarde, cinco tripulantes de esta polacra lograron reducir a la tripulación del *Vigilant*, matar a su capitán y arribar a Tumaco, donde poco después se unieron al convoy de la *Peruano* para proceder al Callao.[116]

Por su parte, en septiembre de 1806 la *Castor* salió del Callao con auxilios para Chiloé,[117] retornando a fines de noviembre sólo para volver a dirigirse a esa plaza con pertrechos y dinero. Durante su estada en el puerto limeño se le retiraron cuatro cañones de 12 libras del entrepuente, para que pudiera soportar mejor los gruesos mares que debía enfrentar, pese a lo cual

112 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1930, Vivero a Gil de Taboada, n° 116, Callao 25/6/1806; y nº 129, Callao 22/9/1806.

113 Ídem, legajo 41, carpeta 1847, Vivero a Gil de Taboada, nº 144, Callao 22/1/1807.

114 Ídem, legajo 41, carpeta 1915.1, Vivero a Gil de Taboada, nº 142, Lima 23/12/1806; legajo 40, carpeta 1839, Vivero a Gil de Taboada n° 115, Callao 25/6/1806.

115 Ídem, legajo 40, carpeta 1980, Vivero a Gil de Taboada n° 118, Callao 22/7/1806.

116 Ídem, legajo 41, carpeta 1849, Vivero a Gil de Taboada, n° 137, Callao, 25/10/1806; y carpeta 1986, Vivero a Gil de Taboada, n° 146, Lima, 24/2/1807.

117 Ídem, legajo 41, carpeta 1930, Vivero a Gil de Taboada, nº 129, Callao 22/9/1806.

sufrió varias averías durante la travesía. Cumplida su comisión, recaló en Valparaíso y retornó al Callao a fines de marzo de 1807.[118]

Poco antes había ingresado a este puerto la *Astrea*, luego de haber escoltado hasta Valparaíso a la fragata *Piedad*, que llevaba 400 quintales de pólvora para que fuesen enviados a Buenos Aires. De regreso del puerto chileno, la *Astrea* recaló en Iquique y Arica para dejar pertrechos y artilleros, y traer azufre y algunas piezas que se habían recuperado de las naufragadas fragatas inglesas *Minerva* y *Lucy*.[119] Esta última nave había capturado y luego quemado una goleta en Concepción, así como un bergantín en Coquimbo, al que armó con cuatro cañones. El 30 de abril entró a Arica y despachó varias canoas y botes para tratar de sacar el bergantín *Místico*, sin poderlo lograr por la obstinada resistencia de esta nave y de las defensas de tierra. Esa misma noche la *Lucy* penetró al fondeadero para llevar a cabo un nuevo intento, pero a eso de las dos de la mañana encalló y su tripulación se vio obligada a abandonar la fragata, pasando a bordo del bergantín presa en el que pusieron proa al norte. Pero la suerte no estaba de su lado, y el 4 de mayo fue capturada una partida de gente que había bajado en Ilo para reabastecerse de agua. Al parecer la *Lucy* había estado en compañía de la *John & James*, pero surgió algún problema entre ambos buques pues 32 tripulantes de este último decidieron abandonar su nave en tres botes y arribaron a Concepción hacia marzo o principios de abril de 1806, siendo remitidos al Callao con otros cinco desertores de la ballenera *Fenam*.[120]

La *Astrea* arribó al Callao a principios de marzo de 1807 y a finales del siguiente mes volvió a zarpar con el situado a Panamá.[121]

[118] Ídem, legajo 41, carpeta 1985, Vivero a Gil de Taboada, n° 143, Lima 23/12/1806; y n° 149, Lima 23/3/1807.

[119] Ídem, legajo 41, carpeta 1984, Vivero a Gil de Taboada, nº 136, Callao 24/10/1806; y carpeta 1847, Vivero a Gil de Taboada, nº 144, Callao 22/1/1807; Estados de Fuerza y Vida 2235/4, *Astrea*, Callao 4/3/1807.

[120] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 40, carpeta 1980, Vivero a Gil de Taboada, n° 113, Callao 24/5/1806; y n° 115, Callao 25/6/1806. *The Sydney Gazette and New South Wales Advertiser*, 22/6/1806, p. 4, reporta la captura de la *John*, del capitán Moody.

[121] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1985, Vivero a Gil de Taboada, n° 153, Callao 27/4/1807.

El crucero del *H. M. S. Cornwallis*[122]

A fines de junio de 1806 fuerzas británicas al mando del coronel William Beresford desembarcaron en el Río de la Plata y ocuparon Buenos Aires tras vencer la pobre resistencia ofrecida por el virrey Rafael de Sobremonte. Mientras que el virrey se dirigió a Córdoba, los porteños se organizaron para recuperar el control de la ciudad y tras varios enfrentamientos obligaron a Beresford a capitular el 20 de agosto. Sin embargo, los favorables reportes iniciales del ahora prisionero Beresford motivaron al gobierno de Londres a despachar nuevas fuerzas a la zona, las que lograron capturar Montevideo en febrero de 1807. Desde esa base, el teniente general John Withelock trató de recuperar Buenos Aires a principios de julio, siendo derrotado y obligado a capitular el 7 de ese mes, poniendo fin al intento británico de asentarse en esa zona del imperio español.

En el contexto de estas operaciones el contralmirante Sir Edward Pellew, comandante de las fuerzas navales en las Indias Orientales, decidió despachar a la fragata *Cornwallis* hacia las costas americanas del Pacífico para hostilizar el comercio español.

Con más de 166 pies de eslora, un desplazamiento de 1388 toneladas y una dotación cercana a los 430 hombres, la fragata portaba 38 piezas de 42 y 24 libras.[123] Al mando del capitán de navío Charles James Johnston, la *Cornwallis* zarpó de Madras hacia Port Jackson en febrero de 1807, y tras permanecer 11 días en ese puerto volvió a hacerse a la mar el 23 de abril en demanda de la costa oeste sudamericana.[124] El 16 de mayo arribó a las Galápagos, dirigiéndose luego a Más a Tierra, y un mes después puso proa hacia Valparaíso. A los dos días del zarpe se produjo un incendio en el pañol de artillería, al prenderse accidentalmente algunos cartuchos de mosquete luego de un ejercicio de combate. Tras varias horas el fuego pudo

[122] Véase Jorge Ortiz Sotelo, "El crucero del H.M.S. *Cornwallis* en la costa del Pacífico americano (1807)", pp. 129-138. Una versión actualizada es la de Jorge Ortiz Sotelo y Robert King, "A Cruize to the Coasts of Peru and Chile': HM ship *Cornwallis*, 1807", pp. 35-52.

[123] The National Archives, Londres, Admiralty (en adelante ADM) 51/1777. *The Sydney Gazette* del 19/4/1807. Michael Phillips, "Ships of the Old Navy. A History of the Sailing Ships of the Royal Navy".

[124] *The Sydney Gazette and New South Wales Advertiser* del 19/4 y 7/6/1807. Frederick Watson (editor), *Historical Records of Australia*, Series I, vol. VI, p. 159, Bligh a Windham, 31/10/1807.

ser controlado, dejando diez heridos, varios de los cuales fallecieron en los días siguientes.[125]

Sin encontrar presa alguna en Valparaíso ni en Coquimbo, el 27 de junio desembarcó una partida armada en Huasco que logró tomar alimentos frescos, cierta cantidad de cobre que se encontraba cerca de la orilla, y una embarcación menor.[126] El 8 de julio, estando en Iquique, tomó una pequeña nave guanera procedente de Pisco, soltándola poco después por considerarla de muy poco valor. La *Cornwallis* permaneció en Arica del 9 al 11 de julio, logrando capturar a los bergantines guaneros *San Antonio* y *Messiares*, uno que zarpaba hacia Pisco y el otro que arribaba de aquel puerto, con los que ingresó a Ilo el día 13.

En este último puerto la expedición británica capturó al bergantín *Triunfante*, cargado con guano, y a la fragata *Rosalía*, de 375 toneladas, con carga de tabaco. Asimismo, luego de disparar un tiro sobre la población, Johnston envió un mensajero a tierra para entrevistarse con el gobernador a fin de que no se opusiera al reabastecimiento de la nave. Al parecer no logró obtener dicha autorización y fue por ello que al día siguiente desembarcó una fuerza de 80 tripulantes y soldados, que doblegó la resistencia de los milicianos y retornó a bordo con 3 ovejas, 14 cerdos y más de 70 de gallinas.[127] El 15 de julio, antes de zarpar en compañía del *Messiares* y la *Rosalía*, Johnston dispuso el hundimiento de los bergantines *Triunfante* y *San Antonio*, enviando los prisioneros a tierra.

La pequeña flotilla británica arribó a Pisco dos días después, donde los botes de la fragata capturaron dos bergantines cargados de pisco que intentaban escapar.[128] Según el diario de la *Cornwallis*, el propietario de uno de los bergantines trató de negociar su rescate, pero el gobernador de Pisco se opuso a ese intento. Permanecieron en el puerto hasta el 19 de julio, re-

[125] John Marshall, *Royal Naval Biography or; memoirs of the Services of all the flag officers, supperannuated rear-admirals, retired-captains, post-captains, and commanders whose names appeared on the Admiralty List of Sea Officers at the commencement of the present year, or who have since been promoted*, Suplemento I, pp. 170-171.

[126] Ídem, p. 171.

[127] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 43, carpeta 1853, Vivero a Gil de Taboada, n° 167, Callao 27/8/1807.

[128] Marshall, *Royal Naval Biography...*, suplemento I, p. 172. Phillips, "Ships of the Old Navy…".

tirando la cabuyería al *Messiares* y pasando su carga a la *Rosalía*, que con una dotación de presa de siete hombres y al mando del teniente Garland fue despachada hacia Port Jackson. La *Rosalía* naufragó en el arrecife de Minerva, 1 300 kilómetros al norte de isla Norfolk, entre Nueva Caledonia y Nueva Zelanda, logrando salvarse todos sus tripulantes en un bote.[129]

Luego de hundir al *Messiares* fuera de Pisco, la *Cornwallis* puso proa al norte y capturó cerca al Callao a los bergantines *San Francisco* y *Diamante*, que se dirigían a Pisco. El 23 de julio reconoció el puerto, avistando 13 o 14 buques, y gran número de pequeñas naves. Con las presas en conserva, el 27 de ese mes se enfrentó cerca de las islas Hormigas con el bergantín corsario *San Gabriel*, que sólo contaba con dos cañones largos de bronce de 18 libras y dos cañones de cuatro libras, y una tripulación de 37 hombres. Luego de casi dos horas de combate, y con varias bajas a bordo, entre ellas dos muertos y un herido que falleció horas después, el *San Gabriel* se vio obligado a rendirse.[130] Tras este encuentro, Johnston puso proa al norte, enviando a los prisioneros a tierra a bordo del *San Francisco*.

El 28 de julio la *Cornwallis* y sus presas ingresaron a Barranca, donde echaron a pique a uno de los bergantines guaneros capturados, posiblemente el *Diamante*; y frente a Pativilca tomaron a la fragata *Atlántico*, alias *Orué*, cargada con azúcar.[131] Luego de pasar a bordo de su nave 15 de los 18 cañones de nueve y seis libras de la *Atlántico*,[132] la flotilla de Johnston continuó hacia el norte, tocó en Ferrol (cerca al actual Chimbote) el 31 de julio y reconoció Malabrigo al día siguiente, donde destruyeron a la corbeta *Infanta* y capturaron a la *Pegaso*, cargada con azúcar, arroz y licor, pasando luego a fondear en Huanchaco. Al mando del piloto Graham, la *Pegaso* fue despachada el 2 de agosto a Port Jackson, arribando a su destino el 1º de octubre.[133]

[129] Watson, *Historical Records of Australia...*, Series I, vol, VI, 1916, p. 159, Bligh a Windham, 31/10/1807.

[130] Marshall, *Royal Naval Biography...*, Suplemento I, p. 172.

[131] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 43, carpeta 1853, n° 167, Callao 27/8/1807, derrota de la *Cornwallis*.

[132] Según Phillips, “Ships of the Old Navy…”, la *Atlántico* montaba 17 cañones de 4 libras.

[133] F. M. Bladen (editor), *Historical Records of New South Wales*, VI, 1807, 1808, p. 348. Sometida a la corte del almirantazgo en Sydney, la *Pegaso* fue condenada como buena presa el 24/1/1808, rematada y adquirida por Thomas Moore [*The Sydney Gazette and New South Wales Advertiser,* 15/5/1808, pp. 1-2].

El mismo 2 de agosto la flotilla británica detuvo al bergantín *Moquinguo* y durante la noche siguiente, luego de reconocer la isla Lobos de Afuera, el *San Gabriel* y los botes de la fragata ingresaron a Paita y quemaron una corbeta y cuatro botes que se encontraban en el fondeadero. Pocos días antes, la fragata *Astrea* había dejado ese fondeadero en busca de la *Cornwallis* y sus consortes, cruzando durante varias semanas por las aguas del norte del virreinato antes de dirigirse al Callao a principios de septiembre.[134]

El 7 de agosto la *Cornwallis*, el *San Gabriel* y la *Atlántico* ingresaron al río Tumbes, donde dos días después capturaron a un pesquero y al bergantín *Rosarito*, de Santa Elena, que se dirigía a Guayaquil con cargamento de sal. El día 10 se estacionaron en la boca del Guayas, entre El Muerto y Punta Arenas, logrando tomar cinco buques "menores de varias clases de aquel tráfico y del de Paita", entre ellos el bergantín *Concepción*, que iba de Guayaquil a Panamá, con harina, arroz, papas y algodón; así como a las lanchas cañoneras *Prudencia*, con una pieza de 32 libras, y 36 tripulantes, y *Atrevida*, con un cañón de 12 libras y 31 tripulantes.[135] Como en anteriores ocasiones, Johnston envió a tierra a un grupo de prisioneros (11 en este caso) en uno de los pesqueros que había tomado.

El 11 de agosto los británicos lograron capturar otro bergantín procedente de Paita, posiblemente el *San José*, y al día siguiente tomaron una embarcación de Tumbes con 25 bolsas de cacao, en la cual enviaron otros 72 prisioneros a tierra. El día 14 los tripulantes españoles que aún quedaban en una de las naves capturadas, posiblemente la cañonera *Atrevida*, lograron dominar a la dotación de presa y se abrieron paso con fuego de mosquetería y de su único cañón, internándose en el río con tres desertores de la *Cornwallis*. Era obvio que tener un crecido número de prisioneros a bordo representaba una amenaza para la pequeña división británica, por lo que al día siguiente de estos hechos se despachó a tierra uno de los botes pequeños con 25 de ellos, hundiendo luego a la *Prudencia* antes de dirigirse a Puná y Santa Elena. En

[134] AGMAB, Expediciones a Indias, legado 43, carpeta 1855, n° 171, Callao 26/9/1807. Vicente Rodríguez Casado y José Antonio Calderón Quijano (editores), *Memoria de Gobierno del Virrey Abascal 1806-1816*, I, p. 384. En adelante se citará como Abascal, *Memoria de gobierno*.

[135] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1904, n° 172, Callao 27/9/1807, hostilidades de la *Cornwallis* en Guayaquil.

este último lugar los británicos capturaron al bergantín *Tránsito*, a bordo del cual envió a tierra a sus últimos prisioneros, dirigiéndose después a Cabo Pasado, donde el 18 de agosto capturaron al bergantín *Nuestra Señora del Carmen*, que iba de Panamá hacia Guayaquil.

Entre los prisioneros que Johnston envió a tierra se encontraban el botánico Juan José Tafalla Navascués y sus colaboradores, así como el material botánico que había reunido. Tanto Tafalla como los desertores declararon que las intenciones del capitán británico eran dirigirse a California antes de cruzar de retorno a la India.[136]

Desde San José, mientras compensaba los compases de la fragata, Johnston despachó el *San Gabriel* a reconocer Panamá, donde dos días después, el 31 de agosto, se le unieron la *Cornwallis* y la *Atlántico*. Una partida que desembarcó en la isla de Taboga para conseguir agua y buscar alimentos rindió a la guarnición española, tomándole 66 prisioneros. El 4 de septiembre, luego hundir al *San Gabriel* por no estar apto para cruzar el Pacífico, Johnston zarpó en demanda de Acapulco; y tres días más tarde, a la altura de Punta Mala, el estado en que se encontraba la *Atlántico* determinó que también fuera hundida. De ese modo, la *Cornwallis* quedó nuevamente sola, arribando a Acapulco a fines de octubre.

Luego de cruzar delante del puerto por algunos días, el 31 de ese mes Johnston dio por concluido su crucero y puso proa primero a las islas Sandwich, luego a las Ladronas y Malaca, y a mediados de febrero de 1808 arribó a Madras. En su crucero había capturado 15 bergantines, tres fragatas, dos de ellas de pequeño porte, siete embarcaciones menores, una barca y dos lanchas cañoneras, con tripulaciones y pasajeros que en conjunto superaban los 412 individuos, además de enviar fuerzas a tierra en Huasco, Ilo y Taboga.

La gran mayoría de esas presas fueron tomadas en aguas del virreinato peruano, y la presencia de la *Cornwallis* generó gran preocupación al virrey Abascal y, especialmente, al capitán de fragata Vivero. Era claro que las escasas fuerzas navales españolas disponibles no estaban en condiciones de repeler una incursión de ese tipo en un espacio oceánico que iba desde el

[136] Tafalla formó parte de la expedición botánica de Ruiz y Pavón, y colaboró con la Expedición *Malaspina* en Lima y con el barón de Humboldt durante su estada en Guayaquil. Realizó extensos estudios sobre la quina que bajo el nombre de *Flora Huayaquilensis* fueron redescubiertos en 1991 por nuestro amigo, el desaparecido investigador ecuatoriano Eduardo Estrella.

cabo de Hornos hasta la costa de Veragua. Como ya se vio, la *Astrea* empeñó casi un mes buscando a la fragata enemiga en aguas del norte, mientras que las corbetas *Peruano* y *Castor* salieron del Callao en julio de 1807 llevando a Valparaíso la plata y pertrechos que el capitán general de Chile había solicitado, reconociendo luego la costa hasta el Callao en una infructuosa búsqueda de las naves británicas.[137]

En contrapartida, la incursión de la fragata británica no contribuyó de manera significativa al esfuerzo estratégico de su país respecto a Hispanoamérica, pues si bien produjo algunos daños a los intereses locales, las líneas de comunicaciones marítimas españolas sólo quedaron interrumpidas temporalmente. La armada española, terriblemente debilitada luego de la campaña de Trafalgar, no podía enviar refuerzos al Pacífico, por lo que tampoco distrajo sus escasas fuerzas de otros teatros.

Buques franceses

Al menos tres naves francesas arribaron a puertos virreinales peruanos durante el periodo bajo análisis: las fragatas balleneras *Teresa* y *Victoria*, y el bergantín *Adela*. Habían salido de sus respectivos puertos durante la breve Paz de Amiens, pero el reinicio de la guerra los sorprendió en aguas del Pacífico, viéndose forzados a buscar apoyo local.

El *Adela* era propiedad de unos armadores franceses de la isla de Mauricio que habían convencido al gobernador local para enviarlo en busca de noticias de la expedición de Nicolas Baudin, que con las fragatas *Le Géographe* y *Le Naturaliste* había salido de esa isla a fines de abril de 1801 con la misión de cartografiar las costas australianas. Al mando de Louis Ruault Coutance, el *Adela* zarpó el 2 de junio de 1803 y arribó a Talcahuano el 1º de noviembre con averías en su palo mayor. Permaneció tres meses en dicho puerto, al parecer llevando a cabo un activo contrabando que fue facilitado en alguna medida por las autoridades locales, pasando luego a Coquimbo, de donde salió el 5 de marzo de 1804 hacia el Callao, a donde ingresó 13 días después.

[137] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1983, Vivero a Gil de Taboada, n° 42, Lima 19/7/1807.

Enterado ya del estado de guerra con Gran Bretaña, Coutance se entrevistó con el virrey O'Higgins, ofreciéndose a transportar correspondencia oficial y particular hacia Manila; y pidiéndole también algunos fusiles para la defensa de su nave. Sospechando de sus verdaderas intenciones, O'Higgins se negó a facilitarle las armas, y Coutance zarpó de regresó hacia Mauricio el 21 de marzo.[138] Tras recalar brevemente en las Marquesas, el 12 de mayo avistó Nassau, en las Cook del Norte, siendo el primer navegante europeo en dar noticia de dicha isla. Por su parte, Baudin había concluido sus labores por la misma fecha en que la *Adela* zarpó, dirigiéndose a Mauricio, donde falleció en septiembre de 1803.

La fragata *Teresa*, al mando de Francisco Perry, salió de Le Havre a principios de 1803 y mientras realizaba sus faenas de caza ingresó a Concepción y Coquimbo, lugares donde tuvo noticia de la guerra y de que buques británicos estaban en su búsqueda. Se dirigió al Callao, a donde arribó el 23 de abril de 1804, siendo auxiliada por orden del virrey Avilés con algo de miel y un caldero para derretir la grasa de las ballenas. Pese a la insistencia de Perry de pasar a Lima para entrar en trato con los comerciantes de la capital y proveerse de esa manera de recursos para su defensa, Avilés dispuso su zarpe, lo que finalmente tuvo lugar el 29 de ese mismo mes.[139]

Perry puso proa nuevamente al sur, y a fines de julio se encontró en Coquimbo con la fragata norteamericana *Minerva* y otras naves extranjeras. En ese puerto fue reconocido por el teniente de navío Mariano Isasbiribil, que al mando de la goleta *Extremeña* tenía órdenes de alejar de la costa a los buques extranjeros contrabandistas.[140] Como señaló en su reporte:[141]

> Obligué señaladamente a la *Teresa* a dar a la vela al instante con harto sentimiento suyo y clamores de muchos de los habitantes, que protegen abiertamente

[138] AGI, Estado, 73, n° 21, Avilés al secretario de Estado, Lima 23/3/1804. Vásquez de Acuña, *Historia naval del Reino de Chile*..., p. 1198.

[139] AGI, Estado, 73, nº 26, Avilés al ministro de Estado, Lima 8/5/1804. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 37, carpeta 25/8/1805, doc. 48, Soler a Gil de Taboada, Aranjuez 25/2/1805.

[140] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpeta 1930, Vivero a Gil de Taboada, n° 131, Callao 22/9/1806.

[141] Ídem, legajo 37, carpeta 8/6/1805, doc. 41, Lima 23/11/1804, n° 42, Avilés al secretario de Estado, anexo Isasbiribil a Grandallana, Copiapó 16/10/1804.

> el comercio clandestino, teniendo franca y amistosa correspondencia con la mayor parte de los capitanes contrabandistas […] A fuerza de requerimientos y amenazas pude conseguir el alejar del puerto de Coquimbo los buques extranjeros, que en razón de la facilidad con que siempre han entrado y comerciado en él, estaban bajo el pie de considerarlo como libre, o como una colonia suya, pues en sus bodegas que están en la playa fijaban avisos mercantiles, como lo prueban los originales que arranqué de sus paredes y se hallan en mi poder.

El 7 de octubre la *Teresa* volvió a arribar al Callao, pidiendo refrescos y que se le permitiera reforzar la tripulación por haber tenido nueve desertores y contar sólo con 12 hombres a bordo. Tras grandes dificultades logró completar su dotación y volvió a zarpar el 19 de ese mes. También trajo la noticia de que había sido declarada la guerra entre Gran Bretaña y España, causando algún temor entre los comerciantes locales.[142]

La *Victoria*, de la que no conocemos su puerto de origen ni el nombre de su capitán, arribó a Talcahuano en el primer semestre de 1803, siendo abandonada y rematada algún tiempo después por el gobernador local.[143]

Durante la guerra no arribaron más buques franceses a las aguas del virreinato peruano, siendo la única presencia reportada en el Pacífico la de fragata de guerra *Canonniere*, al mando de César-Joseph Bourayne, que en 1807 cruzó de Mauricio a Manila y Acapulco.[144]

Operaciones navales posteriores

El creciente dominio naval británico luego de Trafalgar, pese a las derrotas sufridas en Buenos Aires, se fue asentando a lo largo de 1806 y 1807, cancelando toda posibilidad de apoyo externo al virreinato peruano. La cantidad

[142] AGI, Estado, 73, nº 19, Avilés al ministro de Estado, Lima 23/10/1804.

[143] ANCh, Capitanía General, vol. 373, doc. 17, pp. 369-409v, sobre el remate de dicha fragata; vol. 380, doc. 3, pp. 191-271, Reyes al capitán general informando del arribo de buques a ese puerto del 16/3 al 8/6/1803.

[144] MNM, ms. 96, Lima 20/3/1820, Noticias geográficas del Océano Pacífico septentrional…, ff. 81-81v. M. Hennequin, *Biographie maritime ou notices historiques sur la vie et les campagnes des marins celebres français et étrangers*, pp. 273-274.

de buques británicos en aguas del Pacífico americano fue creciendo con los meses, siendo cada vez más los que combinaban la actividad de corso con el contrabando. A ellos se unieron entusiastamente varios armadores norteamericanos, haciendo prácticamente imposible evitar el contrabando y los actos hostiles.

Contribuyó a ello que la más poderosa de las unidades navales españolas asignadas al Callao, la fragata *Astrea*, tuviera que ser sometida a extensas reparaciones tras su arribo de Panamá, en septiembre de 1807, quedando inhabilitada de volver a operar hasta abril de 1809. La *Peruano* también fue sometida a reparaciones durante los últimos meses de 1807 y a principios del siguiente año zarpó hacia Panamá con el situado, escoltando a la *Margarita* que llevaba aguardiente, y retornó al Callao en junio con cargamento de tabaco.[145]

Por su parte, a mediados de noviembre de 1807 la *Castor* salió del Callao hacia Valparaíso, de donde zarpó hacia Juan Fernández a principios de abril siguiente con el situado y el nuevo gobernador. Tras cumplir con esa comisión pasó a Papudo en busca de un bergantín contrabandista británico, al que alcanzó a unas siete millas de costa, y si bien logró efectuarle algunos disparos no pudo evitar que se fugara, persiguiéndolo infructuosamente durante tres días antes de dirigirse al Callao, a donde arribó a fines de junio. En octubre de 1808 volvió a zarpar hacia Valparaíso para transportar el situado para Juan Fernández, Valdivia y Concepción, retornando a Valparaíso a fines de abril de 1809 con la tropa que había recibido en los dos últimos puertos mencionados y que debía conducir a Juan Fernández en un segundo viaje.[146]

La venta de la goleta *Alavesa*, dispuesta por Avilés a mediados de 1806, no llegó a tener lugar por falta de ofertas adecuadas y a finales de ese año fue despachada a Guayaquil para apoyar el envío de tropas desde dicho puerto a Panamá, quedando luego a órdenes del virrey de Nueva Granada pues se sabía de la presencia de naves enemigas en la isla San Andrés, próxima a

[145] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 43, carpeta 1860, Vivero a Gil de Taboada, nº 183, Lima 28/12/1807; legajo 44, carpeta 1862, Vivero a Gil de Taboada, n° 194, Callao 25/4/1808.

[146] Ídem, legajo 44, Vivero a Escaño, nº 262, Lima 27/5/1809; carpeta 1862, Vivero a Gil de Taboada, n° 194, Callao 25/4/1808; carpeta 26/5/1809, Vivero a Escaño, nº 217, Callao 24/11/1808; carpeta 1990, Vivero a Gil de Taboada, nº 200, Callao 25/6/1808.

Mosquitos. Tras recalar en Guayaquil, la goleta arribó a La Tola a principios de diciembre y en enero de 1807 se encontró en Cupica, sobre la costa de Chocó, pasando luego a Panamá.[147] Permaneció en esa zona hasta finales de agosto de 1808, dirigiéndose luego a Guayaquil, donde la *Alavesa* fue sometida a diversas reparaciones que, entre otras cosas, implicaron colocarle arboladura de bergantín. Los trabajos quedaron concluidos a mediados de 1809, cuando pasó a denominarse *Alavés*.[148]

Para entonces la guerra había concluido y se iniciaba una nueva etapa para el Departamento Marítimo del Callao.

Corsarios de uno y otro bando, y el final de la guerra

A lo largo de este capítulo hemos ido mencionado a algunas naves corsarias, tanto británicas como españolas, pero ciertamente fueron muchas más las que actuaron en aguas del Pacífico americano. No se pretende hacer una historia completa de esta actividad, pero sí dar una idea cabal de lo que implicó en la lucha por controlar ese vasto espacio marítimo, empleando para ello algunos casos complementarios a los ya mencionados.

El inicio de la guerra sorprendió al Departamento Marítimo del Callao sin patentes de corso suscritas por el rey, conforme lo estipulaban las diversas normas que regulaban esa actividad. Obviamente, tanto Ugarte como Vivero procuraron enfrentar esta situación habilitando los pasaportes de navegación para que las naves que lo solicitaban pudieran ejercer el corso bajo cobertura legal.[149] Sin embargo, los reportes del Callao no mencionan naves corsarias propias al menos hasta el primer semestre de 1806, cuando ya se contaba con patentes debidamente firmadas.

El primer corsario español que hemos encontrado fue el bergantín *San Gabriel*, que se enfrentó en mayo de 1806 al británico *Vigilant*, y el 30 de abril del siguiente año apresó a la fragata norteamericana *Nancy* por el

147 Ídem, legajo 41, carpetas 1848, Vivero a Gil de Taboada, nº 135, Callao 24/10/1806; y 1847, Vivero a Gil de Taboada, nº 144, Callao 22/1/1807.

148 Ídem, legajo 44, carpeta 27/6/1809, Vivero a Escaño, nº 221, Lima 25/12/1808.

149 Ídem, legajo 40, carpeta 1843, Callao 25/11/1805, nº 92, Vivero a Grandallana.

delito de contrabando.[150] En su reporte, el capitán del *San Gabriel* señala que la fragata apresada montaba 16 cañones y tenía 24 hombres, cifras que no guardan correspondencia. Además de géneros, a bordo se encontraron 124 000 pesos de plata.[151] Como ya se señaló, en 1807 el *San Gabriel* fue capturado por la *Cornwallis*.

El siguiente corsario que figura en la documentación del Departamento del Callao es el bergantín *Flecha*. De propiedad de Tomás de Lopategui, quien además era su capitán y piloto, se armó como tal a finales de 1807 y el 15 de enero siguiente arribó a Mollendo, donde se produjeron algunos incidentes con las dotaciones del bergantín *Buen Aire* y de la goleta *Santa Gertrudis*, y se cometieron varias tropelías en el poblado.[152] El 11 de abril de 1808 capturó en el fondeadero de Yerbabuena, cerca de Ilo, a la fragata contrabandista norteamericana *Belle Savage*, que fue condenada en el Callao.[153] Volvió a salir el 12 de julio, reconociendo la costa norte hasta Santa Elena para cruzar luego a Galápagos, donde trató infructuosamente de cazar a la *Redbrige*, la *Perseverance* y a otras dos fragatas enemigas. El *Flecha* logró apresar una canoa con un piloto y dos hombres de esas naves, zarpando luego hacia la isla de Santa María y la costa chilena. Cerca a Coquimbo y en Copiapó dio caza a otras tres fragatas británicas, y en este último puerto halló en tierra mercancía valorada en unos 1 000 pesos, que parecía ser el inicio de un contrabando mayor realizado por el buque británico *Captain Patrick*. Cerca a Iquique conoció del contrabando realizado en Cobija por la fragata británica *Venus* y obligó a alejarse a otros dos buques de ese país, haciendo lo propio con un bergantín en el Morro de Sama. Finalmente, el 5 de diciembre de 1808 arribó al Callao, sólo para volver a salir algunos días más tarde junto con el místico *Cántabros de Buenos Aires* y la fragata *Cantabria*, nuevo nombre de la presa *Vulture*. Poco después saldría del mismo puerto el bergantín corsario *Nuestra*

150 Ídem, legajo 41, carpeta 1985, Vivero a Gil de Taboada nº 40, refiere su oficio nº 156.

151 AGMAB, Corso y Presas, legajo 5229, Lima 30/4/1807.

152 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 46, carpeta 24/8/1810, Reservado 41, Lima 7/2/1810, Molina a Escaño, anexo 4, informe de Clemente de Diego Núñez, 6/2/1810.

153 AGMAB, Corso y Presas, legajo 5232, Vivero a Gil, n° 197, Callao 13/5/1808; n° 202, Callao 1/7/1808; y n° 205, Lima 25/8/1808; legajo 5235, Abascal al Generalísimo Almirante, n° 34, Lima 26/7/1808. NARA, RG 76, Disallowed Claims 8 y 8A, ship *Belle Savage*.

Señora del Carmen, al que nos referiremos en adelante con su alias *Rey Fernando VII*, que antes había sido el místico *Napoleón*.[154]

Al mando de Fernando Zualdea, el *Cántabros de Buenos Aires* había sido armado en Guayaquil con un cañón de 24 libras, iniciando su crucero en el primer semestre de 1808. El 5 de junio encontró en la ensenada de Siguas a una fragata norteamericana "al parecer de más de 500 toneladas, armada con 26 piezas, algunas de ellas gruesas [...] y haciendo el contrabando pues recibió botes que venían de tierra". Zualdea logró aproximarse durante la noche y al amanecer trató de batir a la nave norteamericana por la aleta, pero los tiros de la fragata evitaron que pudiese alcanzar una posición favorable, permitiéndole hacerse a la mar. Pese a ello, el *Cántabros de Buenos Aires* realizó 16 tiros de palanqueta y bala, causando algunas bajas a bordo de la nave contrabandista, que al parecer era la fragata bostonesa *Dromo*. Tras ese encuentro, el corsario continuó su crucero y el 20 de julio arribó al Callao para forrar su casco con cobre y reparar su aparejo.[155] Pocas semanas después volvió a hacerse a la mar, y el 27 de septiembre capturó cerca a Valparaíso a la fragata británica *Vulture*, tema sobre el que trataremos con algún detalle más adelante, arribando con ella al Callao el 7 de octubre de 1808.[156]

Concluida la guerra, el *Flecha*, el *Cántabros de Buenos Aires*, el *Cantabria* y el *Rey Fernando VII* continuaron actuando como corsarios para combatir el creciente contrabando realizado por buques anglosajones.

El corso británico estuvo bastante activo desde el inicio del conflicto, pudiendo mencionarse algunos casos como el de la ballenera *Perseverance*, que el 21 de febrero de 1807 atacó a la fragata *Jesús María*, que venía de Valparaíso al Callao como parte de un convoy. Poco después, el 1º de marzo, en compañía de la *Comenboten* y la *Charleton*, apresaron a la corbeta *Dichosa* a los 13° Sur y a unas 300 millas de costa. Luego de quitarle la carga y parte del aparejo y pertrechos, la dejaron ir, arribando al Callao el 15 de ese mes. A fines de abril, la *Perseverance* capturó frente a Paita a la corbeta *Gertrudis*,

154 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 43, carpeta 2/6/1808, Vivero a Gil de Taboada, n° 222, Lima 25/12/1808.

155 AGMAB, Corso y Presas, legajo 5232, Vivero a Gil de Taboada, n° 204, Callao 23/7/1808.

156 Ídem, legajo 5232, Vivero a Gil de Taboada, n° 216, Lima 25/10/1808; legajo 5237, 15/9/1816, resumen sobre el apresamiento de la *Vulture*; Expediciones a Indias, legajo 44, carpeta 1865, Vivero a Gil de Taboada, nº 209, Lima 23/9/1808.

que había salido el día anterior de ese puerto, habiendo sido comprada a un ballenero norteamericano.[157]

A principios de ese mismo año, el 2 de enero, el paquebote *Gran Señor* fue apresado a los 22° Sur por una fragata de 28 cañones que lo liberó cerca a Arica;[158] mientras que el 8 de diciembre anterior una corbeta británica de 18 cañones de 12 libras y 40 tripulantes había capturado a la corbeta *San José*, a los 8° Sur y a 70 leguas de costa, dejándola en libertad luego de despojarle de parte de la carga.[159]

El corso británico se intensificó de manera notable en 1808, luego de que arribara al Pacífico un considerable número de buques con la doble intención de realizar actividades de corso y contrabando. Con esos propósitos, en el invierno de 1807-1808 zarparon de puertos británicos, con cargas valorizadas en más de 933 000 libras esterlinas, los siguientes buques: *Scorpion*, *Venus*, *Neptune*, *Vulture*, *Prince Town*, *Higginson Senior*, *Venus*, *Kitty*, *Spanish Hero*, *Antelope*, *Richard*, *Pandour*, *Memphis* y *Hero*.[160] Todos ellos habrían de recalar en Río de Janeiro antes de doblar el cabo de Hornos, y varios lo hicieron luego de que se acordara la alianza hispano-británica, en julio de 1808, considerando que esa situación privilegiaría su labor comercial. Pero no todos los corsarios en el Pacífico Sur estaban al tanto de la referida alianza, por lo que se produjeron varios incidentes, uno de los cuales involucró al *Vulture*.

Al mando de Joseph Christie, y con Alexander McClure al cuidado de un cargamento valorado en 75 000 libras esterlinas, el *Vulture* fue una de las primeras de estas naves en llegar a Río de Janeiro. El contralmirante sir William Sidney Smith, comandante del escuadrón británico en ese puerto, embarcó en dicho buque al teniente William Fitzmaurice con una carta del secretario de Estado español dirigida a los virreyes de Buenos Aires y de Lima, y al

[157] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 41, carpetas 1851, Vivero a Gil de Taboada, n° 148, Callao 25/2/1807; 1852, Vivero a Gil de Taboada, n° 158, Callao 27/5/1807; y 1906, Vivero a Gil de Taboada, nº 150, Lima 23/3/1807.

[158] Ídem, legajo 41, carpeta 1905, Vivero a Gil de Taboada, nº 147, Lima 24/2/1807, parte mensual de los contrabandistas.

[159] Ídem, legajo 43, carpeta 1858, Vivero a Gil de Taboada, nº 191, Callao 24/3/1808.

[160] The National Archives, Londres, Foreign Office 72/90, pp. 77-114, información gentilmente proporcionada por el investigador australiano Chris Maxworthy en el 2004.

capitán general de Chile, en la que se disponía la liberación de los británicos que habían sido tomados prisioneros en Buenos Aires en 1806. La mayoría había sido repatriada en el segundo semestre de 1807, pero se suponía que algunos de los que habían sido enviados al interior podían encontrarse en Chile o incluso en el Perú.

El *Vulture* arribó a Valparaíso el 17 de septiembre de 1808, y Fitzmaurice informó al gobernador de la reciente paz, permitiéndosele pasar a Santiago en compañía de McClure, mientras que la nave, provista de un permiso del gobernador, debía cruzar fuera del puerto y enviar un bote para recogerlos seis días más tarde. Fue en esas circunstancias que arribó al puerto el ya mencionado corsario *Cántabros de Buenos Aires*, siendo advertido su capitán para que no atacara al buque británico. Pero Fernando Zualdea, su capitán, no estaba dispuesto a dejar pasar esa oportunidad, replicando que el gobernador podía "dar las instrucciones que considerara pertinentes en tierra, pero en el mar él actuaría bajo su propio juicio". De ese modo, el 27 de septiembre capturó al *Vulture* y lo llevó consigo al Callao.[161]

Ese mismo día Fitzmaurice y McClure retornaron de Santiago y al enterarse de lo sucedido protestaron enérgicamente. A mediados de octubre pudieron encontrar una nave que los llevó al Callao, donde McClure intentó en vano recuperar el buque y la carga, mientras que Fitzmaurice continuó con la segunda parte de su misión, retornando a Río de Janeiro algunos meses más tarde.[162]

Distinto fue el caso de la *Scorpion*, que al mando del capitán Tristam Bunker fue capturada el 14 de octubre de 1808 en Pichidangui. En marzo del año previo Bunker había entrado en contacto con el médico anglosajón Henry Faulkner, asentado en Quillota, para contrabandear bienes por Tocopalma. Tras retornar a Gran Bretaña, Bunker logró convencer a algunos comerciantes y en marzo de 1808 zarpó de Plymouth nuevamente hacia al

[161] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 44, carpeta 26/5/1809, Vivero a Escaño, nº 218, Callao 24/11/1808. Otras fuentes señalan que el nombre del corsario era *Ramoncita*, un bergantín perteneciente a la compañía limeña de Almanza y Arismendi [José A. de la Puente Candamo, *La Independencia 1790-1826*, vol. V de *Historia Marítima del Perú*, I, p. 159. ADM 1/19, Smith a Pole, *Foudroyant*, Río de Janeiro, 24/2/1809, y cartas adjuntas dirigidas a Smith; y Foreign Office 72/90, pp. 77-114].

[162] Puente, *La Independencia...*, I, p. 159.

Pacífico Sur con un cargamento de paños y telas de hilo valorizado en más de 800 000 libras esterlinas. El 15 de julio arribó al punto acordado, donde pasados algunos días Bunker se reunió con Faulkner y otros dos personajes –José Fuenzalida Villela, propietario de la hacienda Tocopalma, y Francisco Antonio Carrera, subdelegado de Colchagua–, sin sospechar que estos habían tramado apoderarse del buque y de su carga. Tras pedir muestras y facturas de los bienes, indicaron a Bunker que zarpara y retornase el 25 de septiembre cuando las condiciones de mar favorecerían la descarga. De ese modo, el *Scorpion* zarpó a mediados de agosto, el 26 de ese mes estaba en Tangue, en la bahía de Tongoy, y el 11 de septiembre en Coquimbo, donde cuatro días más tarde capturó al místico *Napoleón* que con carga de azúcar se dirigía del Callao a Valparaíso al mando de Antonio Iglesias. Tras quitarle parte de la carga y un anclote, lo liberaron.[163]

El 25 de septiembre el *Scorpion* arribó a Tocopalma y, de acuerdo con Carrera, en la noche del 13 de octubre se comenzó a desembarcar los bienes en Quilimarí (Pichidangui). Pero todo se trataba de una bien meditada celada, logrando capturar en tierra a una parte de la dotación de la fragata, y luego tomar la nave con unos 80 hombres que habían sido reunidos en Valparaíso por Joaquín Echevarría y José Medina, capitán y maestre de la fragata *San Andrés*. Durante la captura murió el confiado capitán Bunker y ocho de sus tripulantes, quedando heridos varios más.[164] Conducida a Valparaíso, la *Scorpion* fue declarada buena presa por el gobernador Francisco García Carrasco, pero tras un largo proceso diplomático, en el que se reconoció que la acción había sido llevada a cabo sin una patente de corso apropiada y con muertes innecesarias, el gobierno español se vio obligado a revertir dicha sentencia.[165]

Un tercer caso que ilustra esta etapa de confusión es el de la fragata *Pandour* y el bergantín *Antelope*. El 12 de octubre de 1808 capturaron a la fragata *Nueva Castor*, que al mando de Ramón Goycochea había salido el

[163] Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VIII, pp. 44-47. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 44, carpeta 26/5/1809, Vivero a Escaño, nº 218, Callao 24/11/1808.

[164] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 44, carpeta 26/5/1809, Vivero a Escaño, nº 218, Callao 24/11/1808. Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VIII, pp. 47-51.

[165] AGMAB, Corso y Presas, legajo 5234, Molina a Escaño, Lima 27/1/1810. Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VIII, p. 52.

día anterior de Valparaíso hacia Puertos Intermedios. Provisto de los impresos del armisticio, Goycochea no opuso resistencia, pese a lo cual su carga fue saqueada y se arrojó al mar la artillería que no se pudo trasbordar a los buques británicos. Concluidas esas operaciones, se le permitió continuar hacia el Callao, juramentando a su tripulación como prisionera.[166]

> Si bien el final de este periodo resulta algo confuso y con poca actividad por parte de las fuerzas navales españolas, era claro que la gran amenaza no la constituían más los buques de guerra o corsarios enemigos, sino los omnipresentes buques mercantes británicos y norteamericanos. Los seis años transcurridos entre la Paz de Amiens y la alianza hispano-británica habían sido de intensa actividad para los escasos recursos del Departamento Marítimo del Callao, pese a lo cual se habían conducido operaciones desde la costa nicaragüense hasta los canales del sur, permitiendo un limitado control de las rutas marítimas.

Los navieros y armadores comprendieron que la Real Armada no podría protegerlos, asumiendo su propia defensa, quizá con mayor razón que en anteriores ocasiones, puesto que los recursos navales españoles habían alcanzado su nadir luego de Trafalgar.

166 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 44, carpeta 26/5/1809, Vivero a Escaño, nº 218, Callao 24/11/1808. National Archives, Londres, Foreign Office 72/90, pp. 77-114.

Capítulo 8

Las nuevas amenazas (1808-1816)

La paz con Gran Bretaña trajo consigo el incremento de las naves de ese país en el Pacífico Sur, dedicadas algunas a la caza de ballenas o lobos, pero muchas más al comercio ilegal. Por otro lado, la crisis de la monarquía española llevó a la aparición de juntas de gobierno en diversos puntos del continente, que rápidamente derivaron en mecanismos de gobierno que buscaron autonomía de la junta central peninsular. En ese contexto, bajo la firme mano de Fernando de Abascal, el virreinato peruano continuó fiel a la soberanía española, y el Departamento Marítimo del Callao debió enfrentar un creciente contrabando en buques británicos y norteamericanos, alentados por la apertura de los puertos chilenos. Abascal desplegó enormes esfuerzos para tratar de someter a las juntas de gobierno que se habían establecido tanto en Santiago de Chile como en Quito y el Alto Perú, y luego para sostener el esfuerzo del ejército que en esta última zona enfrentaba a las expediciones enviadas por la Junta de Buenos Aires, demandando todo ello una creciente actividad de los siempre magros recursos navales disponibles.

Otros dos hechos complicaron más las cosas en el ámbito marítimo del virreinato peruano: el estacionamiento permanente de un escuadrón naval británico en Río de Janeiro en 1807 y la guerra entre Gran Bretaña y Estados Unidos, iniciada en 1812. Ambos contribuyeron a enrarecer la situación, pues mientras que en el contexto de la alianza hispano-británica el comandante británico en Río de Janeiro procuró alentar la apertura de los puertos del Pacífico a sus nacionales, al estallar la guerra con Estados Unidos buques de guerra de ambas naciones ingresaron al Pacífico Sur, combatiendo entre sí y protegiendo a las naves de sus connacionales.

El apoyo a la Península

El práctico secuestro de la familia real española en la ciudad francesa de Bayona, que habría de culminar en marzo de 1808 con la abdicación de sus derechos a la corona tanto por parte de Carlos IV como de su hijo Fernando en favor del emperador francés, generó una creciente animadversión contra las fuerzas francesas que permanecían en territorio español que habían ingresado el año anterior para ocupar Portugal. El punto culminante de esa tensión fue el levantamiento del pueblo madrileño el 2 de mayo, que desató la cruenta guerra peninsular, que alcanzó extremos de violencia tanto por parte de las fuerzas francesas como de los guerrilleros españoles, como muy bien lo expuso Goya en su serie de grabados "Los Horrores de la Guerra".

La designación de José Bonaparte como rey de España e Indias contó con el apoyo de un reducido grupo de españoles, pero fue rechazado por la gran mayoría, que reconoció como su legítimo soberano al cautivo Fernando VII. La Junta Suprema, que había quedado encargada del gobierno de España al partir la familia real hacia Bayona, fue disuelta y, legitimados en las partidas de Alfonso el Sabio, en rápida sucesión los ayuntamientos en ambos lados del Atlántico fueron constituyendo juntas de vecinos para gobernar y defender sus respectivas jurisdicciones a nombre del rey ausente. Algunas de las juntas peninsulares enviaron diputados a Londres para pedir el apoyo británico contra el enemigo común, Napoleón, y el 4 de julio de 1808 fue proclamada la paz entre España y Gran Bretaña. Finalmente, en septiembre se constituyó en Aranjuez la Junta Suprema Central para gobernar España y América en nombre de Fernando VII.

Napoleón no estaba dispuesto a dejar que los pueblos españoles desconocieran a su hermano, iniciando una ofensiva que obligó a la Junta Suprema Central a replegarse a Sevilla y luego a la isla de León, en Cádiz. El 4 de enero de 1809, la Junta suscribió un tratado de alianza con Gran Bretaña para combatir a Francia, pero ante el arrollador empuje de las fuerzas francesas, dirigidas por el propio emperador, tuvo que disolverse en enero de 1810. En su reemplazo quedó una regencia formada por cinco personalidades, que debía gobernar hasta el establecimiento de las Cortes Generales, las mismas que lograron entrar en sesión en 1812 y aprobar una constitución liberal. Por las propias vicisitudes de la guerra, la Regen-

cia continuó gobernando España hasta el retorno de Fernando VII, en mayo de 1814, quien poco después derogó la Constitución y restauró la monarquía absoluta.

Como es fácil comprender, el esfuerzo militar en la Península demandó una cantidad sustantiva de recursos humanos y materiales, lo que a su vez se tradujo en reiterados pedidos de apoyo económico a los territorios ultramarinos. Pero para que eso pudiera realizarse era necesario, en primer lugar, que las juntas de gobierno que se habían constituido en esos territorios reconocieran y se sometieran a la Suprema. Pero esto no iba a resultar fácil, pues las juntas americanas estaban formadas mayoritariamente por criollos, que no sólo reemplazaron a las autoridades peninsulares sino que se negaron a reconocer a la Junta Suprema. Si bien todas ellas proclamaban su lealtad a Fernando VII, pronto comenzaron a surgir voces señalando la necesidad de contar con gobiernos autónomos.

Sólo la hábil y férrea mano del virrey José Fernando de Abascal logró evitar que ese tipo de situaciones prosperara en el Perú, pero debió llevar a cabo esfuerzos sustantivos para tratar de restablecer la soberanía española en distintos puntos de Sudamérica. Sin recibir refuerzos hasta 1814, empleó las tropas virreinales para sofocar las revoluciones de Quito, Charcas y Chile, utilizando además los escasos recursos navales del Departamento Marítimo del Callao para apoyar a los apostaderos de Montevideo, San Blas y Manila. Asimismo, entre 1808 y 1814 logró enviar a España sustantivas sumas de dinero para apoyar el esfuerzo bélico, hasta que concluida la lucha en la Península pudo recibir refuerzos.

Por otro lado, la Comandancia de Marina del Callao siguió interinamente a cargo del capitán de fragata José Pascual de Vivero hasta agosto de 1809, cuando finalmente arribó su titular, el brigadier Joaquín de Molina.[1] Pero un año más tarde, habiendo ascendido a jefe de escuadra y nombrado gobernador de Quito, volvió a dejar la Comandancia en manos de Vivero. Promovido a capitán de navío en 1811, este último continuó al frente de la Marina en el Callao hasta 1816, cuando fue relevado por el brigadier Antonio Vacaro. Como se irá viendo a lo largo de este capítulo, la Comandancia de Marina

[1] Molina llegó a Lima por la vía de Montevideo, a donde había arribado a fines de 1808 [AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 44, 23/6/1809, n° 232, Lima 23/1/1809].

del Callao debió cumplir una enorme labor con muy escasos recursos y un muy limitado –la más de las veces inexistente– apoyo desde España.

Fue en ese contexto que a fines de enero de 1809 arribó al Callao el navío *San Fulgencio*, con 4734 frascos de azogue y carga de la Real Hacienda, el mismo que debía retornar con la *Astrea* conduciendo remisiones para la Junta Central.[2] Tras algunas reparaciones menores, y luego de completar su dotación con tripulantes nacionales, el 27 de abril ambos buques zarparon con destino a Cádiz, conduciendo más de 5000000 de pesos a bordo del navío y cerca de 600000 pesos en la fragata, además de carga pública y privada.[3]

El *San Fulgencio* arribó a Cádiz sin mayores contratiempos a mediados de agosto,[4] pero la *Astrea* tuvo que retornar al Callao desde los 35º Sur por estar embarcando mucha agua. Su arribo se produjo a principios de junio, y la Junta de Marina, presidida por el recién llegado brigadier Joaquín de Molina, determinó que se le desarmara y habilitara como urca,[5] y que sus oficiales pasaran a España en buques mercantes.[6]

A los dos meses del arribo del *San Fulgencio* se despachó otro navío, el *San Pedro de Alcántara*, que llegó al Callao en marzo de 1810 con parte de su dotación con síntomas de escorbuto. Conforme señaló su comandante: "A mi llegada he remitido al Hospital 52 hombres escorbutados, la mayor parte de los cholos que fueron en el navío *San Fulgencio* y que se embarcaron débiles para la campaña de regreso a su país". Tras ligeras reparaciones, el *San Pedro de Alcántara* zarpó de regreso a fines de junio de 1810, con cerca de 5000000 de pesos, además de frutos de la Real Hacienda y de particulares, embarcando a 187 hombres para completar su dotación.[7]

[2] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 44, 27/6/1809, Vivero a Gil de Taboada, nº 236, Callao 10/2/1809; legajo 45, carpeta 7/2 al 4/8/1809, Rodríguez de Rivera a Saavedra, *San Fulgencio*, Callao 7/2/1809; Estados de Fuerza y Vida 2235/40, *San Fulgencio*, Callao 29/1809. Manuel Esquivel y Castañeda, "Memorias inéditas del alférez de fragata Manuel Esquivel y Castañeda", pp. 377-395.

[3] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 44, 1916, Vivero a Gil de Taboada, nº 254, Callao 25/4/1809.

[4] Ídem, legajo 45, carpeta 19/8/1809, Rodríguez de Rivera a Escaño, *San Fulgencio*, Cádiz 17/8/1809.

[5] Ídem, legajo 45, carpeta 7/7/1809, Vivero a Escaño, n° 265, Callao 7/6/1809.

[6] Esquivel, "Memorias inéditas…", p. 395.

[7] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 47, carpeta 3/1/1811, Quesada a Escaño, Lima 10/5/1810; carpeta 10/1/1811, Molina a Escaño, n° 62, Lima 26/6/1810.

Poco después le seguiría la *Astrea*, que en el primer semestre de 1810 había transportado el situado a los presidios de Juan Fernández, Valdivia y Chiloé, y embarcado cobre y estaño en Arica.[8] La *Astrea* zarpó el 14 de noviembre de 1810 con 3 000 quintales de pólvora y unos 100 000 pesos, además de carga de la Real Hacienda y de particulares, arribando a Cádiz en febrero siguiente.[9]

En el Callao quedaron las corbetas *Castor* y *Peruano*, así como el bergantín *Alavés*, cinco lanchas cañoneras y dos botes de fuerza. Al mando del teniente de navío José Moraleda, luego de ser rehabilitada en el Callao, a fines de 1808 la *Castor* zarpó hacia Valparaíso, tocando también en Juan Fernández, Valdivia y Concepción, antes de retornar al puerto peruano en mayo de 1809. Tras ser recorrida, en el primer semestre de 1810 llevó el situado a Panamá.[10] Por su parte, concluida la guerra, la corbeta *Peruano* quedó en estado de desarme por el alto costo que implicaba su reparación. Algo similar sucedió con el bergantín *Alavés*, que luego de arribar procedente de Guayaquil en febrero de 1809, quedó en estado de "desarmo económico", al igual que tres de las cañoneras y uno de los botes.[11]

El *Alavés* volvió a ser habilitado a fines de ese año y zarpó en diciembre para reconocer las costas desde Pisagua hasta Coquimbo, buscando complementar los levantamientos llevados a cabo por Colmenares durante el corto periodo que rigió la Paz de Amiens y tener mejor conocimiento de la costa, pues los contrabandistas hacían buen uso de varias radas y caletas. La comisión fue cumplida cabalmente y el bergantín retornó al Callao en febrero de 1810,[12] luego de lo cual quedó en desarmo y en octubre de ese mismo año fue vendido en 3 500 pesos.[13]

[8] Ídem, legajo 46, carpeta 14/7/1810, Molina a Escaño, n° 32, Lima 18/1/1810.

[9] Ídem, legajo 47, carpeta 27/2/1811, Vivero al Secretario de Marina, n° 10, Callao 13/10/1810; carpeta 27/2/1811, Vivero al secretario de Marina, n° 12, Callao 30/10/1810; y carpeta 1921, Vivero al secretario de Marina, n° 13, Callao 13/11/1810.

[10] Ídem, legajo 46, carpeta 14/7/1810, Molina a Escaño, n° 32, Lima 18/1/1810; legajo 47, carpeta 24/2/1811, Vivero al secretario de Marina, n° 9, Lima 29/9/1810; carpeta 6/1/1811, Molina al secretario de Marina, n° 63, Lima 23/7/1810.

[11] Ídem, legajo 44, 24/3/1809, Vivero a Escaño, nº 246, Callao 24/3/1809.

[12] MNM, ms. 1409, expediente sobre salida del *Alavés*.

[13] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 47, carpeta 8/7/1811, Vivero al secretario de Marina, nº 16, Callao 29/11/1810.

En ese contexto Abascal dio inicio a las operaciones militares en el Alto Perú para someter a las juntas constituidas en Charcas y La Paz, que habían desconocido la autoridad del jefe de escuadra Baltasar Hidalgo de Cisneros, virrey del Río de la Plata. Al mando del brigadier Manuel de Goyeneche, y teóricamente a órdenes del virrey rioplatense, las fuerzas peruanas cruzaron el río Desaguadero en septiembre de 1809. En pocas semanas Goyeneche ocupó La Paz, mientras que las tropas rioplatenses hicieron lo propio en Chuquisaca, al mando del brigadier Vicente Nieto, nombrado presidente de esa audiencia. El orden así restablecido habría de durar poco, pues al producirse la revolución de mayo de 1810 en Buenos Aires, deponiendo al virrey Cisneros, se formaron focos de resistencia en Charcas, Potosí, La Paz y Córdoba del Tucumán, pidiendo la incorporación de esas localidades al virreinato peruano para defenderse contra las tropas que el nuevo gobierno de Buenos Aires había despachado para someterlas. Abascal accedió a dicho pedido en julio y las fuerzas de Goyeneche volvieron a cruzar el río Desaguadero para iniciar una campaña que habría de prolongarse varios años.

El apoyo a dicha campaña implicó varios esfuerzos marítimos, iniciados a principios de 1810 cuando se fletaron seis mercantes para transportar 1 200 hombres del Regimiento de Lima y de las milicias de Pardos hasta el puerto de Mollendo, desde donde debían pasar primero a Arequipa y luego al Desaguadero.[14] A fines de mayo del siguiente año la *Castor* salió del Callao con destino a Quilca llevando pertrechos y 100 000 pesos para el sostenimiento de ese ejército.[15] Asimismo, a fines de abril de 1813 la corsaria *Cantabria* condujo al mismo puerto al brigadier Joaquín de la Pezuela, nuevo comandante del ejército del Alto Perú, con su estado mayor, 312 soldados, cuatro cañones y otros pertrechos.[16] En agosto de 1814 la situación en el sur andino se complicó al producirse el levantamiento del Cusco, liderado por los hermanos Angulo y el brigadier Mateo Pumacahua.

[14] Ídem, legajo 47, carpeta 1870, Vivero al secretario de Marina, n° 25, Callao 12/1/1811.

[15] Ídem, legajo 47, carpeta 2/11/1811, Vivero al secretario de Marina, n° 47, Lima 30/5/1811; Estados de Fuerza y Vida 2235/8, *Castor*, 20/5/1811.

[16] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 50, carpeta 10/10/1813, Vivero al secretario de Marina, nº 195, Lima 25/5/1813. Félix Denegri Luna (editor), "Memoria Militar del general Pezuela (1813-1815)", p. 178.

Mientras estas cosas sucedían en el Alto Perú, al norte del virreinato también habían surgido problemas. En agosto de 1809 se había producido un levantamiento en Quito, que fue debelado por tropas peruanas despachadas desde Guayaquil. Un nuevo intento rebelde, en agosto del siguiente año también fue reprimido cruentamente, dejando así controlada esa región que aunque pertenecía al virreinato de Nueva Granada había caído bajo el ámbito de actuación del virrey Abascal.[17]

El virreinato de Nueva España tampoco estuvo libre de conmociones, pues en septiembre de 1810 estalló una rebelión en el pueblo de Dolores, dirigida por el cura Miguel Hidalgo y Costilla, que dio inicio a una larga guerra que habría de culminar 11 años más tarde con la independencia mexicana. El 1° de diciembre de 1810, poco después de iniciado ese proceso, las fuerzas rebeldes dirigidas por el cura José María Mercado ocuparon el puerto de San Blas, extrayendo 44 piezas de artillería y el armamento de ese apostadero naval para apoyar a las fuerzas de Hidalgo en Guadalajara. Si bien el puerto fue recuperado a fines de enero siguiente, el apostadero quedó prácticamente inhabilitado.[18] La lucha en la costa nayarita continuó durante varios meses, y lo mismo sucedió en otras partes de la costa oeste, particularmente en torno a Acapulco, que fue sitiado en abril de 1813 por las fuerzas rebeldes dirigidas por José María Morelos y ocupado en agosto de ese año. Los realistas lograron recuperar el puerto un año más tarde, pero tanto lo sucedido en San Blas como en Acapulco disturbaron el tráfico marítimo novohispano en el Pacífico y su conexión con Manila.

En ese contexto, el 12 de enero de 1812 llegó a Guayaquil el bergantín *Activo*, que al mando del teniente de navío Antonio Quartará había dejado San Blas la noche previa a su ocupación por las fuerzas de Mercado y pasado a Acapulco. Había sido enviado por el virrey Francisco Venegas para ser recorrido y retornar con apoyo para esta última plaza. Al llegar a Lima la noticia de estos hechos, el virrey Abascal despachó una nave mercante con víveres para Acapulco, mientras que Pascual de Vivero envió a Guaya-

[17] Julio Albi de la Cuesta, *Banderas olvidadas: el ejército realista en América*, pp. 66 y 74; y *El último virrey*, pp. 29-31.

[18] Albi, *Banderas olvidadas...*, pp. 77-78. Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México. Guerra de Independencia 1810-1821*, I, pp. 70-89. Fernández Duro, *Armada Española...*, IX, pp. 86-87.

quil marineros, un cabo, tres soldados, un segundo y un tercer piloto, así como elementos y repuestos que incluían un ancla de bronce de 13 quintales y el anclote de la corbeta *Peruana*.[19] El *Activo* fue carenado y se le forró nuevamente el casco, zarpando de retorno a Acapulco en el mes de junio.[20] Abascal también tuvo que brindar apoyo al apostadero de Montevideo, donde había establecido su sede de gobierno el mariscal de campo Francisco Javier de Elío, nombrado virrey del Río de la Plata en 1810, luego que Cisneros fuera depuesto por la Junta de Buenos Aires. Atacado por las fuerzas separatistas orientales, al mando de José Gervasio Artigas, a mediados de 1811 Elío solo controlaba Colonia del Sacramento y Montevideo, logrando en octubre de aquel año recuperar la Banda Oriental gracias a un acuerdo con la junta bonaerense. El acuerdo duró sólo unos meses y a principios de 1812 Montevideo volvió a quedar sitiada, cayendo finalmente en manos de los independentistas en junio de 1814.

En ese contexto, a principios de 1811 se fletó la mercante *Resolución* para enviar a Montevideo 300 000 pesos y 500 quintales de pólvora, retornando con azogue;[21] y a mediados de 1812 el gobernador de esa plaza, Gaspar de Vigodet, despachó al Callao en busca de auxilio a la fragata mercante *General Apodaca*. A su arribo, en julio de ese año, Abascal logró habilitar 11 500 pesos para adquirir diversos bienes que fueron enviados en la misma nave en los primeros días de octubre, incluyendo entre ellos más pólvora y munición.[22] A principios de 1813 la situación se había deteriorado más para las fuerzas españolas en Montevideo, por lo que en marzo se despachó al Callao en busca de auxilios adicionales a la corbeta *Mercurio*. Entre mayo y diciembre la corbeta fue sometida a diversos trabajos antes de retornar al Atlántico.[23]

[19] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 49, carpeta 29/10/1812, Vivero al secretario de Marina, n° 106, Callao 24/2/1812.

[20] Ídem, legajo 50, carpeta 14/1/1813, Vivero al secretario de Marina, n° 127, Lima 30/6/1812. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 23, cuaderno 5.

[21] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 47, carpeta 1870, Vivero al secretario de Marina, nº 25, Callao 12/1/1811.

[22] Ídem, legajo 50, carpeta 1872, Vivero al secretario de Marina, nº 130, Lima 30/7/1812; y carpeta 1873, Vivero al secretario de Marina, nº 152, Callao 8/10/1812.

[23] Ídem, legajo 50, carpeta 2022, Vivero al secretario de Marina, nº 193, Lima 24/5/1813; Estados de Fuerza y Vida 2235/26, *Mercurio*, Callao 7/5/1813.

Mucho más compleja fue la situación que surgió en Chile a partir de septiembre de 1810.

Reconquista de Chile

El 18 de septiembre de 1810 se constituyó una junta en Santiago presidida por el renunciante gobernador Mateo de Toro y Zambrano, dando inicio a lo que la historia chilena conoce como el periodo de la Patria Vieja (1810-1814). Una de las primeras medidas de esa junta fue pedir apoyo al comandante de las fuerzas británicas en Río de Janeiro para proteger sus puertos de ataques franceses, "ofreciéndole, a la vez, todo lo que esté en sus manos para mejorar nuestras relaciones".[24] Dando un paso significativo en esa dirección, el 21 de febrero de 1811 la junta chilena dispuso la apertura de cuatro puertos al comercio extranjero, buscando así no sólo obtener recursos a través de los impuestos de aduana sino también sustraerse del control económico peruano. La medida chilena fue calificada como subversiva por el virrey Abascal, temiéndose en Santiago el envío de una expedición militar desde Lima. Pero el que la junta y el congreso que se constituyeron en julio de 1811 se mantuviesen fieles a Fernando VII, que Chile quedara fuera de su jurisdicción, sus propias limitaciones para organizar una expedición como la temida por la junta chilena y las necesidades que el comercio con Chile le imponían, llevaron a Abascal a tratar de mantener buenas relaciones con esa capitanía general.

La situación varió en septiembre de 1811 cuando los hermanos Juan José y José Miguel Carrera, este último recién llegado de España a bordo de la fragata de guerra británica *Standard*, comenzaron a complotar para hacerse del poder, logrando inicialmente modificar la composición del congreso.[25] A raíz de estos hechos, ese mismo mes se constituyó en Concepción otra junta de gobierno, produciéndose algunas tensiones con la de Santiago que llevaron a temer el inicio de una guerra civil. Los Carrera lograron controlar esa crisis en

[24] Melchor Martínez, *Memoria histórica sobre la revolución de Chile*, I, p. 131-132.

[25] Cristián Guerrero Lira, *El Primer Congreso Nacional de Chile (1811) y sus documentos fundamentales*, pp. LXXVI-LXXXVII.

agosto de 1812, capturando a los miembros de la junta sureña, pero esto llevó a que las ciudades de Valdivia y Osorno se separaran del gobierno de Santiago, juraran lealtad al rey Fernando VII y pidieran su incorporación al virreinato del Perú a través del gobernador de Chiloé.[26] Amenazadas por el gobierno de Santiago, ambas ciudades pidieron el envío de fuerzas para su protección, siendo esta proporcionada inicialmente por las tropas peruanas más cercanas, las estacionadas en Chiloé, a las que en enero de 1813 se sumó una expedición despachada desde el Callao al mando del brigadier de marina Antonio Pareja.

Nombrado gobernador de Concepción en 1810, Pareja había llegado al Perú al año siguiente sin haber podido tomar posesión de su cargo por la situación en que se encontraba Chile. Luego de aumentar la fuerza expedicionaria en Valdivia hasta unos 2 000 hombres, Pareja desembarcó en San Vicente, cerca a Talcahuano, y a fines de marzo ocupó Concepción, habiéndosele plegado las fuerzas que defendían esa plaza. Sin esperar refuerzos avanzó sobre Santiago, y a fines de abril derrotó cerca a Talca a las fuerzas que al mando de José Miguel Carrera habían salido a interceptarlo. Tras esa victoria Pareja cayó enfermo con neumonía, asumiendo el mando del ejército el teniente coronel graduado Juan Francisco Sánchez, quien logró una nueva victoria en San Carlos. A pesar de estas victorias, tomando en cuenta el estado de sus reducidas fuerzas, Pareja se replegó a Chillán, donde falleció el 21 de mayo de 1813.[27]

Pocos días después, Talcahuano y Concepción fueron recuperadas por los independentistas, cayendo en su poder la fragata *Tomás* que había llegado del Callao con recursos y pertrechos para el ejército de Chile, así como algunos jefes, entre ellos el brigadier Ramón Rávago, quien debía tomar el mando del ejército. Junto con varias familias, el capitán de fragata Ángel Texeiro, jefe de Talcahuano, y el coronel Ignacio Justis, jefe de Concepción, lograron evacuar la zona en la corsaria *Bretaña*, que había tomado parte en la defensa de Talcahuano, arribando al Callao a fines de julio luego de hacer escala en Arica.[28]

[26] *Gaceta del Gobierno de Lima*, nº 68 (2/9/1812), pp. 462-464.

[27] Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico*..., VI, pp. 244-245, entrada Antonio Pareja. Pavía, *Galería biográfica*…, II, 157-158.

[28] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 51, carpeta 2084, Vivero al secretario de Marina, nº 207, Lima 31/7/1813.

El ejército realista quedó sitiado en Chillán, con sus comunicaciones cortadas tanto con Valdivia como con Chiloé y Lima. Ante lo incierto de la situación chilena, Abascal dispuso que el bergantín *Potrillo* pasara a la costa del Arauco y desembarcara a Juan de Dios Bulnes, cura de Talcahuano y cuñado del difunto brigadier Isidoro García del Postigo, para que se internara en la región y adquirirse información fidedigna sobre el estado del ejército real. El *Potrillo* llevó a cabo su comisión durante el mes de agosto de 1813 y retornó al Callao con valiosas noticias reunidas por el cura Bulnes, que servirían para preparar una expedición de refuerzo.[29]

En abril de ese año la Junta de Santiago había armado al bergantín *Potrillo* y a la fragata *Perla*. Con 16 cañones de ocho libras, el bergantín había sido el norteamericano *Colt*; mientras que la fragata fue artillada con 20 piezas de 12 libras tomadas de la fragata portuguesa *Fama*, que había arribado poco antes procedente de Río de Janeiro. El 2 de mayo de 1813 se presentó en la boca del puerto la corsaria *Javiera*, y el gobernador de Valparaíso, Francisco Lastra, quien aún ostentaba el grado de alférez de navío de la Real Armada, dispuso que la *Perla* y el *Potrillo* salieran a batirla y que siguiesen luego a cruzar sobre Concepción. La *Perla* zarpó primero y apenas lo hizo su tripulación se amotinó, redujo al capitán y a los pocos leales a la causa insurgente que había a bordo y se unió a la *Javiera*. Cuando ambas naves atacaron al *Potrillo*, la tripulación de este último también se sublevó, capturó al capitán y a otros angloamericanos que servían a la causa independentista y se unió a las otras dos naves. Al mando de Juan Manuel Hervello, el bergantín arribó al Callao el 18 de mayo, y al día siguiente lo hizo la *Perla*, a órdenes del italiano Antonio Carlos Magri. A principios de junio ambas naves fueron condenadas, y el *Potrillo* fue adquirido para el servicio naval, zarpando a finales de julio para llevar a cabo la comisión que ya hemos mencionado.[30]

El 6 de agosto, cuando se hallaba a la altura de Coquimbo esperando para recoger al padre Bulnes, el *Potrillo* capturó a la fragata *Nueva Limeña*,

[29] Ídem, legajo 51, carpeta 1876, Vivero al secretario de Marina, nº 214, Callao 3/9/1813. José de Ballesteros, *Revista de la guerra de independencia de Chile desde 1813 hasta 1826*, p. 28.

[30] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 51, carpeta 15/3/1814, Vivero al secretario de Marina, nº 200, Callao 30/6/1813; carpeta 2024, Vivero al secretario de Marina, nº 218, Lima 30/9/1813; Corso y Presas, legajo 5236, expediente sobre el *Potrillo* y la *Perla*. Carlos López Urrutia, "Resumen de datos sobre los buques de Chile", manuscrito.

cuya tripulación se había amotinado en Pisco el 19 de julio y puesto proa hacia Valparaíso. Al mando del alférez de fragata Antonio Villavicencio, la presa fue despachada al Callao,[31] pero naufragó pocas horas después de separarse del bergantín. Villavicencio y sus 14 tripulantes lograron salvarse en una lancha, alcanzando la costa cerca a Paposo, desde donde caminaron hasta Cobija. En ese puerto se trasladaron en balsas a Pabellón de Pica, embarcándose en un guanero que los dejó en Arica el 2 de octubre, desde donde se dirigieron al Callao en la goleta *Topacio*.[32]

Tras retornar de su comisión en la costa araucana, el *Potrillo* se alistó para volver a salir en compañía de las corsarias *Javiera* y *Cantabria* en persecución de dos buques que se suponía habían sido armados por los revolucionarios chilenos para apresar a las fragatas *Mexicana* y *San Juan*, próximas a salir con caudales hacia Cádiz. Luego de realizar un breve reconocimiento del 20 al 23 de septiembre quedó claro que no había tal peligro, por lo que continuó preparándose para salir con auxilios para el ejército de Chillán.[33] Al mando del teniente de fragata Simón Londoño, el 9 de octubre el *Potrillo* zarpó para cumplir esa nueva comisión, debiendo previamente escoltar 100 leguas mar afuera a la fragata *San Juan* que se dirigía a Cádiz con caudales.[34]

De regreso al Callao, a principios de diciembre el *Potrillo* se preparó para salir con la corbeta *Sebastiana* llevando al brigadier Gabino Gaínza, nuevo jefe del ejército en Chile. La corbeta había llegado a fines de octubre de 1813 procedente de Montevideo, con instrucciones de ser sometida a urgentes reparaciones para retornar a ese apostadero. Una vez rehabilitada, Abascal consideró necesario emplearla en esa comisión, permaneciendo luego al servicio del Departamento Marítimo del Callao, pues tanto la *Castor* como la *Peruana* continuaban en estado de desarme.[35]

Con unos 200 hombres de su regimiento, el Real de Lima, Gaínza desembarcó en la costa araucana el 31 de enero de 1814 y procedió luego a

[31] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 51, carpeta 1876, Vivero al secretario de Marina, nº 214, Callao 3/9/1813.

[32] Ídem, legajo 51, carpeta 2085, Vivero al secretario de Marina, nº 219, Callao 22/10/1813.

[33] Ídem, legajo 51, carpeta 2024, Vivero al secretario de Marina, nº 218, Lima 30/9/1813.

[34] Ídem, legajo 51, carpeta 2085, Vivero al secretario de Marina, nº 219, Callao 22/10/1813.

[35] Ídem, legajo 51, carpeta 2026, Vivero al secretario de Marina, nº 226, Callao 18/12/1813; n° 241, Lima 31/1/1814.

Chillán, asumiendo el mando de las fuerzas reales en la zona. Si bien obtuvo algunos logros, entre ellos retomar Concepción y Talcahuano, también sufrió algunos reveses, y para abril las operaciones se habían estancado. Fue entonces cuando intervino el capitán de navío británico James Hillyar, comandante de la fragata *Phoebe*, que con la *Cherub* y la *Racoon* habían ingresado al Pacífico en el contexto de la guerra anglo-norteamericana, sobre la que trataremos más adelante. Las dos primeras naves habían estado en el Callao en diciembre de 1813, y en la visita que el capitán de navío Hillyar hizo al virrey Abascal, éste le pidió que intercediese ante el gobierno chileno para evitar mayor derramamiento de sangre. Atendiendo a dicho pedido, luego de que el 28 de marzo capturase frente a Valparaíso a la fragata norteamericana *Essex*, Hillyar se entrevistó con el general Francisco de la Lastra, jefe del nuevo gobierno chileno, dirigiéndose luego a Talca donde sostuvo conversaciones con el general Gaínza. De resultas de sus gestiones, el 3 mayo de 1814 se suscribió el Tratado de Lircay, que restablecía las condiciones previas a febrero de 1810, concediéndole a Chile cierta autonomía y la posibilidad de mantener sus puertos abiertos al comercio extranjero. Las fuerzas de ambos lados no llegaron a cumplir el repliegue estipulado, pues muchos de sus jefes lo consideraban inaceptable; y el acuerdo fue rechazado tanto por Abascal como por José Miguel Carrera, quien reemplazó a Lastra en el gobierno chileno a finales de julio de 1814.

Dispuesto a reanudar la campaña, esta vez con el concurso del regimiento Talavera, que al mando del coronel Rafael Maroto constituyó el primer refuerzo enviado de España, Abascal organizó una nueva expedición a órdenes del coronel Mariano Osorio. El mencionado regimiento, junto con unos 200 artilleros, y casi 6 000 quintales de azogue y munición, había arribado al Callao en abril de ese año en el navío *Asia* y en los transportes *Vigarreña*, *Castilla* y *Veloz Pasajera*. La travesía no había sido fácil, pues además de las bajas usuales en ese tipo de viaje, se había producido un conato de rebelión a bordo del *Castilla* que concluyó con el fusilamiento de tres cabos del Talavera.[36]

[36] Ídem, legajo 51, carpeta 2028, Vivero al secretario de Marina, nº 253, Callao 5/5/1814. AGI, Lima, 746, n° 68, Abascal a López Araujo, nº 847, Lima 28/4/1814. Albi, *Banderas olvidadas...*, pp. 124-125, señala que sólo llegó un batallón y que se creó un segundo con reclutas locales, pero la documentación revisada se refiere al Talavera como regimiento.

El 19 de julio de 1814 el *Asia* y la *Sebastiana*, que había retornado de su comisión a mediados del mes anterior, zarparon con destino a Concepción conduciendo a Osorio con 500 hombres del Talavera y unos 50 artilleros, además de armamento y carga militar para la nueva campaña.[37] Reunido con las fuerzas de Gaínza, Osorio asumió el mando y derrotó a los independentistas en Rancagua, el 1° y el 2 de octubre de 1814. Una semana después ingresó a Santiago, restableciendo el régimen colonial y poniendo fin a la Patria Vieja. Los líderes independentistas, con las escasas fuerzas que conservaban, optaron por dirigirse a Mendoza, donde se prepararían para iniciar una nueva campaña con el apoyo del general José de San Martín.

Tras la victoria en Rancagua, el esfuerzo militar peruano se concentró en combatir a la revolución que había estallado en Cusco en agosto de 1814, y que en poco tiempo se había extendido por el sur peruano y parte del Alto Perú. Mientras Pezuela procuraba evitar el avance de las fuerzas rioplatenses comandadas por José Rondeau, en diciembre de ese año el brigadier Juan Ramírez logró reunirse con parte del regimiento Talavera que había quedado en Lima y ocupar Arequipa.[38] Avanzó luego sobre Puno, derrotando a los patriotas en Umachiri el 11 de marzo de 1815, y dos semanas más tarde ingresó al Cusco. Poco después los transportes *Aurora*, *Sacramento*, *Milagros*, *Teresa* y *Minerva* transportaron desde Valparaíso a Arica a más de un millar de hombres del ejército real que había operado en Chile, incluido Maroto y la otra parte de su regimiento, para que pasaran al Alto Perú.[39]

Tras la reconquista de Chile las cosas parecían más tranquilas en el Pacífico Sur. El Apostadero contaba con el navío *Asia*, la corbeta *Sebastiana*, el bergantín *Potrillo* y la urca *Castor*, estando en desarmo la corbeta *Peruano*, cuatro lanchas cañoneras y dos botes de fuerza.[40]

Asimismo, a finales de octubre arribó la corbeta *Descubierta*, que había salido de Cádiz a principios de junio de 1814. Durante la navegación había tenido varios enfermos, pero sólo un fallecido, y luego de restablecida su

[37] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 51, carpetas 2032, Vivero al secretario de Marina, nº 264, Lima 30/6/1814; y 2025, Vivero al secretario de Marina, nº 267, Lima 24/7/1814.

[38] Ídem, legajo 53, carpeta 1895, Vivero al secretario de Marina, n° 294, Lima 31/12/1814.

[39] Ídem, legajo 53, Vivero al secretario de Marina, n° 317, Lima 28/5/1815. Ballesteros, *Revista de la guerra de independencia de Chile…*, pp. 69-70.

[40] Paredes, *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año 1815*.

gente y adecuadamente reaprovisonada se hizo a la mar a fines de noviembre para pasar a Manila. De dicho puerto debía continuar hacia el cabo de Buena Esperanza y completar la vuelta al mundo, objeto de su viaje.[41]

El *Asia,* que había retornado de Concepción tras la victoria y restablecimiento del gobierno español en Chile, se preparó para retornar a España con caudales, encontrándose listo para salir en diciembre de 1814. No obstante, para esa fecha sólo se habían registrado 70 000 pesos, por lo que el consulado limeño solicitó al virrey Abascal que retrasara su zarpe hasta conocer los resultados de la campaña que sobre Arequipa y Cusco estaba conduciendo el brigadier Ramírez, sin saber que la primera de estas ciudades ya había caído en su poder el 9 de ese mes. Los diputados del consulado señalaban que el *Asia* debía transportar remisiones que habían quedado ocultas en Arequipa y que había noticias de una creciente actividad corsaria bonaerense.[42] Finalmente, en febrero de 1815 el *Asia* zarpó de regreso a España con algo más de 2 700 000 de pesos en caudales y carga, tanto pública como privada.[43]

La *Sebastiana*, que había quedado al mando del alférez de navío Felipe Villavicencio luego de que su comandante, teniente de navío José Villegas, fuese nombrado gobernador de Valparaíso, zarpó en noviembre de 1814 hacia Juan Fernández con 42 prisioneros y tropa para su custodia. Un violento temporal la sorprendió en Más a Tierra, perdiendo un ancla y su respectivo cable, pese a lo cual logró desembarcar a la gente que llevaba a bordo. Tras retornar a Valparaíso, volvió a salir hacia Juan Fernández en abril de 1815.[44]

Luego de haber pasado varios meses bloqueando Valparaíso, en septiembre de 1814 el *Potrillo* arribó a Concepción con muchos enfermos a bordo por la falta de agua y víveres frescos, además de diversas averías en el casco y arboladura.[45] Poco después zarpó con la mercante *Aurora* para dejar en Coquimbo al coronel Ildefonso Elorriaga, que con 450 hombres debía tomar

[41] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 51, carpetas 2045, De la Riva al secretario de Marina, n° 1, Callao 28/10/1814; y 2043, Vivero al secretario de Marina, n° 292, Lima 1/12/1814.

[42] Ídem, legajo 53, carpeta 1895, Vivero al secretario de Marina, n° 294, Lima 31/12/1814.

[43] Ídem, legajo 53, carpeta 16/2/1815, n° 306, Lima 16/2/1815; doc. 2088, n° 304, Callao 9/2/1815.

[44] Ídem, legajo 53, Vivero al secretario de Marina, n° 317, Lima 28/5/1815.

[45] Ídem, legajo 53, carpeta 2089, Vivero al secretario de Marina, n° 288, Callao 31/10/1814.

posesión de Copiapó.[46] Pasó luego a Valparaíso, donde se le sometió a urgentes reparaciones en el casco y arboladura, y hacia mayo de 1815 zarpó escoltando al *Minerva* y al *Teresa*, que transportaban al segundo envío de tropas que se dirigían a Arica. Tras cumplir con esa comisión puso proa al Callao en conserva con la *Minerva*, arribando en julio.[47]

La *Castor* había quedado desarmada tras regresar de Panamá a mediados de 1813, pero volvió a ser habilitada en mayo de 1814 para pasar a Arica y Juan Fernández. Al llegar al primero de estos puertos, donde debía dejar pertrechos para el ejército del Alto Perú, Bermúdez recibió nuevas órdenes del virrey disponiendo que desembarque en ese lugar la tropa con la que debía tomar posesión de Juan Fernández y que retorne al Callao para recibir nuevas instrucciones.[48] A mediados de marzo de 1815 zarpó hacia Panamá con las mercantes *Neptuno*, *Bretaña*, *Preciosa* y *Bárbara* para trasladar al Callao a las tropas que venían de España.[49] Estuvo de regreso en el Callao a mediados de septiembre, y poco después fue desarmada.[50]

En noviembre se supo que otros 1 400 hombres debían llegar por Panamá, y para transportarlos se dispuso de las fragatas *Reina de los Ángeles*, *Begoña*, *Constitución* y la *San Fernando*, esta última de la Compañía de Filipinas.[51]

Al margen de las actividades navales, Abascal continuó apoyando el esfuerzo militar en España, remitiendo recursos adicionales en 1811 a bordo de la fragata de guerra británica *Standard*; y en mayo del siguiente año otros 40 000 pesos, además de pólvora, salitre, azufre y cacao, en la corbeta *Nuestra Señora de Covadonga*, alias *Abascal*, nave que había llegado al Callao en febrero de 1812 con patente de corso y mercancía bajo el nombre *Amable*

[46] Ídem, legajo 51, carpetas 24/10/1814, Vivero al secretario de Marina, n° 254, Callao 5/5/1814; 2031, Vivero al secretario de Marina, nº 260, Callao 1/6/1814; y 29/12/1814, Vivero al secretario de Marina, n° 266, Callao 18/7/1814.

[47] Ídem, legajo 53, Vivero al secretario de Marina, n° 328, Lima 31/7/1815.

[48] Ídem, legajo 51, carpetas 24/10/1814, Vivero al secretario de Marina, n° 254, Callao 5/5/1814; 2031, Vivero al secretario de Marina, nº 260, Callao 1/6/1814; y 29/12/1814, Vivero al secretario de Marina, n° 266, Callao 18/7/1814.

[49] Ídem, legajo 53, Vivero al secretario de Marina, n° 309, Callao 12/3/1815.

[50] Ídem, legajo 53, Vivero al secretario de Marina, n° 339, Lima 13/12/1815.

[51] Ídem, legajo 53, carpeta 25/11/1815, Vivero al secretario de Marina, n° 322, Callao 19/6/1815.

María, alias *Peruana*. Adquirida por Abascal, partió hacia Cádiz al mando del teniente de navío José de la Cagiga.[52]

Por otro lado, las comunicaciones con el Ministerio de Marina y la Dirección General de la Armada quedaron prácticamente cortadas desde mayo de 1814, en el primer caso, y desde agosto en el segundo. Sólo se restablecieron en marzo del siguiente año.[53]

La armada británica en el Pacífico Sur[54]

La invasión francesa a Portugal, en 1807, había forzado a la familia real y al gobierno portugués a establecerse en Río de Janeiro, contando para ello con el apoyo de un escuadrón naval británico al mando del contralmirante sir William Sidney Smith. Esta fuerza quedó estacionada en las costas brasileras con la misión de colaborar en su protección ante un eventual ataque francés o español, y hostilizar las líneas de comunicaciones marítimas entre España y el Río de la Plata. Ese fue el origen de la llamada Estación Naval Británica del Brasil o de Sudamérica, la que durante las décadas siguientes habría de velar por los intereses británicos en la región. En el periodo que corresponde a este capítulo, dichos intereses se centraron en la apertura de los mercados americanos a sus productos, sin dañar la alianza lograda en 1808. En esta labor los comerciantes británicos encontraron tanto el entusiasta apoyo de las juntas de gobierno como la tenaz oposición del virrey Abascal.

Los primeros contactos entre el comandante naval británico y las autoridades coloniales en el Pacífico fueron establecidos por el teniente William Fitzmaurice, en la comisión llevada a cabo en septiembre de 1808 que hemos referido al final de capítulo precedente. Poco después, el contralmirante Smith dio un atrevido paso buscando expandir los intereses de su país al escribir tanto a los virreyes del Perú y del Río de la Plata, como al

52 Ídem, legajo 49, carpeta 24/10/1812, Vivero al secretario de Marina, n° 119, Lima 13/5/1812.

53 Ídem, legajo 53, carpeta 9/3/1815, Vivero al secretario de Marina, n° 309, Callao 9/3/1815.

54 Jorge Ortiz Sotelo, *Perú y Gran Bretaña: política y economía (1809-1839), a través de los informes navales británicos*.

capitán general de Chile, sugiriendo la apertura de sus puertos al comercio británico. Smith fue más allá, apoyando de forma decidida a la princesa Carlota Joaquina en sus aspiraciones al trono español. Pero nada de esto tuvo verdadero impacto. Más importante fue el arribo a las costas de Chile y Perú de la fragata de guerra británica *Standard*.

Cumpliendo su mandato, la Regencia había convocado a Cortes Generales en Cádiz, para lo cual los territorios españoles en América y Filipinas debían designar diputados que se constituyeran en el puerto gaditano. Asimismo, había solicitado un préstamo al gobierno británico que debía ser reembolsado con recursos provenientes de los virreinatos y capitanías generales americanos. El gobierno de Londres no sólo le facilitó 500 000 pesos sino que, además, comisionó las fragatas *Baluart* y *Standard* para que pasaran la primera a Nueva España y la segunda a Chile y Perú para transportar tanto a los diputados como los fondos que debían remitir esos gobiernos.

Al mando del capitán de navío Charles Elphinstone Fleming, la *Standard* zarpó de Cádiz en abril de 1811 con algunos oficiales y pasajeros, entre ellos el varias veces mencionado José Miguel Carrera, así como D. Drummond, comisario general del ejército británico para España y el Mediterráneo, quien estaría a cargo de solicitar al virrey peruano 2 000 000 o 3 000 000 de pesos en plata que la Regencia confiaba recibir para pagar el préstamo británico y continuar la guerra en la Península.[55] La *Standard* recibió algo de carga del gobierno español pero también fue autorizada a transportar bienes particulares, tanto de españoles como de extranjeros.[56]

Al arribar a Valparaíso, en julio de 1811, Fleeming informó sobre su misión al recién constituido congreso chileno, pero se le respondió que no se había elegido diputados para enviar a España y que tampoco se despacharía dinero a la península, pues éste era necesario para defender el país contra la expedición que se suponía el virrey Abascal enviaría en su contra. Desilusionado por esta respuesta, y firmemente convencido de que la mayoría de la población chilena se oponía al nuevo gobierno, invitó a José Miguel Carrera a zarpar con él y no permanecer en un país tan inestable, sin sospechar

[55] Martínez, *Memoria histórica sobre la revolución de Chile...*, I, p. 263.

[56] El listado de la carga fue publicado en la *Gaceta del Gobierno de Lima*, 7/9/1811.

que éste se convertiría en uno de los principales instigadores de esa inestabilidad, llegando a asumir el gobierno del país.[57]

Sin haber logrado su cometido en Valparaíso, Fleeming se dirigió al Callao, a donde arribó el 28 de agosto. Pocos días después, Drummond escribió a Abascal explicando su misión y ofreciéndose a transportar remisiones públicas y privadas, y también a gestionar arreglos financieros en Londres. Tal ofrecimiento fue aceptado, y en noviembre de 1811, cuando la *Standard* partió del puerto peruano, llevaba a bordo casi 3 000 000 de pesos, además de estaño y nitrato,[58] habiendo actuado como su agente el de la Real Compañía de Filipinas.[59]

Durante su estada en el Callao, Fleeming se entrevistó varias veces con Abascal, brindándole valiosa información sobre los asuntos chilenos, así como copia de su correspondencia con ese gobierno. El 4 de septiembre, cuando llegaron a Lima las noticias del cambio de gobierno en Chile, Fleeming pensó que los nuevos gobernantes, entre los cuales estaba su amigo Carrera, ahora sí le permitirían llevar a cabo su misión en Chile. Por ese motivo, y probablemente atendiendo a los consejos de Abascal, escribió a Santiago invitando al nuevo gobierno a mantener su lealtad al rey, y negando cualquier rumor sobre el interés británico en apoyar la independencia de las colonias españolas en América. Fechada el 3 de octubre, su carta señalaba que la nación británica, honrando su alianza con la española, actuaría de manera absurda "apoyando con una mano los intereses españoles en Europa y arruinando con la otra los mismos intereses en América". Para remarcar su posición, y creyendo que la mayoría de los chilenos compartía su opinión, añadió que "Inglaterra considera que los hispanoamericanos no han alcanzado las condiciones indispensables que les permitan ser independientes".[60]

[57] Martínez, *Memoria histórica sobre la revolución de Chile...*, I, pp. 264-268. Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VIII, pp. 362-367. José Miguel Carrera, *Diario de José Miguel Carrera*, pp. 20-22.

[58] *Gaceta del Gobierno de Lima*, 2/11/1811. *El Peruano*, 19/12/1811. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 48, carpetas 29/3 y 29/4/1812, Vivero al Secretario de Marina, Lima 31/10 y 30/11/1811.

[59] *Gaceta del Gobierno de Lima*, 7 y 11/9/1811 y 15/10/1811. La *Standard* fue el primer buque de guerra británico en transportar valores desde la costa oeste americana. AGN, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 23, cuaderno 1.

[60] Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VIII, pp. 362-367. *Gaceta del Gobierno de Lima*, 15/10/1811.

Si bien había cometido un error garrafal al inmiscuirse en la lucha interna que España sostenía con sus colonias, Fleeming describió la sociedad colonial de una manera cruda pero bastante realista, conforme anotarían años después algunos investigadores.[61] En la carta mencionada, Fleeming incluyó el siguiente párrafo, al referirse a la posibilidad de establecer un gobierno independiente en el Perú:[62]

> Estrictamente hablando, aquellos llamados indígenas no tienen opinión; y los españoles europeos viviendo en América se sienten horrorizados ante esa idea; los hispanoamericanos, que viven y trabajan localmente, tienen esos mismos sentimientos; y aquellos mestizos, por inclinación, siguen el mismo partido.

La carta de Fleeming indignó al nuevo gobierno chileno, encabezado por José Miguel Carrera, motivando que en años posteriores se le utilizara, junto con la posterior intervención del capitán de navío Hillyar para lograr el Tratado de Lircay, para reclamar contra la política británica respecto de las nuevas republicas americanas.

Alejada la *Standard* del Pacífico, no volvieron a presentarse naves de guerra británicas en la zona hasta que estalló la guerra con Estados Unidos.

En 1807, luego de derrotar a Prusia y Austria, Napoleón había cerrado los puertos europeos a los bienes y buques británicos. La respuesta de Londres fue bloquear dichos puertos y señalar que toda mercancía destinada a Europa debía ser descargada primero en puertos británicos. Esta medida afectó particularmente a la pujante marina mercante norteamericana y, eventualmente, llevó a una guerra entre ambos países que habría de durar casi tres años, lapso durante el cual la armada británica bloqueó los puertos norteamericanos mientras que la marina de este país, incapaz de enfrentarla abiertamente, concentró sus esfuerzos en hostilizar al comercio y a los balleneros británicos. La mayor parte de la acción tuvo lugar en el Atlántico, pero la incursión de la fragata norteamericana *Essex* en el Pacífico trajo como consecuencia que se despacharan buques británicos en su búsqueda.

[61] Timothy E. Anna, "The Peruvian Declaration of Independence: Freedom by Coercion", pp. 221-248.

[62] Barros, *Historia jeneral de Chile...*, VIII, pp. 362-367. *Gaceta del Gobierno de Lima*, 15/10/1811.

Al mando del capitán de navío David Porter, y luego de un exitoso crucero por el Atlántico Sur, en enero de 1813 la *Essex* ingresó al Pacífico, capturando dos presas antes de arribar a Valparaíso el 15 de marzo. Apoyado por Joel Roberts Poinsett, designado por Washington primer cónsul general para Buenos Aires, Chile y Perú, Porter no sólo logró reabastecerse de víveres sino que también estableció buenas relaciones con el gobierno chileno.[63] Según reportes recibidos en Lima, la *Essex* había ingresado a Valparaíso "largando una bandera con la inscripción 'libertad de los mares o del comercio y riqueza de marineros'", y el gobierno chileno le había pedido a su capitán que destruyera a los corsarios españoles que impedían el comercio con sus puertos.[64]

En los meses siguientes la fragata norteamericana capturó otros 13 balleneros británicos, liberando a sus tripulantes en Tumbes y otros puertos, y en pocas semanas varios de ellos habían llegado a Guayaquil, Callao y Valparaíso.[65] El *Atlantic*, una de las presas, fue artillada con 20 piezas y actuó como su consorte, pasando a ser conocida como *Essex Junior*.[66]

Otra de sus presas fue la *Moctezuma*, nave que había sido originalmente norteamericana pero que había sido capturada y condenada en Europa, pasando a ser británica. Porter la envió a Valparaíso señalando que era una represa, salvando así la neutralidad española en ese conflicto, que entre otras cosas establecía la prohibición de recibir naves capturadas en sus puertos. A principios de agosto de 1814, Remigio Blanco, apoderado del capitán Porter en Valparaíso, obtuvo autorización para rematar la *Moctezuma*, insistiendo en ello a mediados de octubre ante la restablecida autoridad realista. En ese momento se encontraba en Valparaíso la fragata de guerra británica *Briton*, cuyo comandante, el capitán de fragata Thomas Staines, protestó contra esa venta y reclamó la propiedad de la nave, señalando que tal situación se había debido:[67]

63 Lawrence A. Clayton, *Estados Unidos y Perú, 1800-1995*, pp. 40-43.

64 AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, carpeta 13/4-29/8/1813, varios insultos de la *Essex*, Vivero al secretario de Marina, nº 185, Lima 13/4/1813.

65 ADM 1/22, Dixon a Staines, Río de Janeiro, 25/3/1814, anexa a Dixon a Croker 30/3/1814.

66 William S. Dudley (editor), *The Naval War of 1812: a documentary history*, II, pp. 697-699.

67 AGMAB, Corso y Presas, legajo 5236, Vivero al secretario de Marina, Callao 24/1/1815, anexo Staines a Abascal, Callao 10/12/1814.

> al vacilante estado del país durante este tiempo y a la ignorancia de aquellos alucinados que habiendo usurpado las riendas del gobierno se guiaban en aquel tiempo por los consejos y recibían los auxilios de los norteamericanos que favorecían su causa contra la de su legítimo soberano.

Pese a ello, el gobernador Osorio se negó a entregarle la nave, señalando que el tema debía ser resuelto entre los gobiernos norteamericano y británico, y que si la nave llegaba a venderse se retendría su valor hasta que ambos gobiernos llegasen a un acuerdo. En diciembre Staines presentó el caso ante Abascal, quien pidió opinión a Vivero. La respuesta de este último recomendaba respaldar la posición de Osorio, señalando además que la *Essex* era un buque de guerra y que contaba con mayores derechos que los aplicables a los corsarios, consideración que había sido dejada de lado por Staines en su reclamo.[68] El asunto eventualmente fue abordado por las cancillerías española y norteamericana, acordándose reconocer al *Moctezuma* como buque británico.[69]

Además de hostilizar a los buques enemigos, Porter procuró proteger a las naves de su país que arribaban a puertos chilenos y que eran detenidos por buques españoles bajo la acusación de contrabando. El asunto no dejaba de ser delicado pues, como se ha mencionado varias veces, las leyes españolas prohibían todo tipo de comercio con otras naciones, mientras que el nuevo gobierno chileno había abierto sus puertos a dicho tráfico. Varios fueron los corsarios españoles que se dedicaron a combatir el contrabando, y uno de ellas, la corbeta *Hero*, de propiedad de su capitán Tomás Lopategui, se vio envuelta en un serio incidente con la *Essex* en el puerto de Coquimbo. Tanto la documentación española como la norteamericana sobre este asunto refieren esa nave con el nombre de *Nereyda*, uno de los varios que tenía, como se verá al describir su actividad como corsaria.

El 20 de marzo de 1813, encontrándose entre Tangue y Coquimbo, la *Hero* avistó tres velas y comenzó a perseguirlas, uniéndose luego a la caza la fragata británica *Nimrod*. Se trataba de los balleneros norteamericanos *Barclay*, *Walker* y *Charles*. La *Hero* logró capturar al primero de ellos, y al caer la

68 Ibídem.

69 NARA, RG 76, Disallowed Claims 45, fragata *Essex*.

tarde despachó uno de sus botes al *Walker*, pero poco después dos botes del *Nimrod* se dirigieron a esa misma nave y le arrebataron la presa a la dotación peruana. Lopategui reclamó al capitán británico por este despojo, pero no logró que le devolvieran la presa, y el 22 despachó la *Barclay* hacia el Callao.[70]

El *Charles* logró escapar y al amanecer del 25 avistó y se puso al habla con la *Essex*. Enterado de los hechos, Porter se dirigió en pos de la *Hero*, ubicándola a unas diez millas al suroeste de Coquimbo. Izando bandera británica, logró sorprender y someter a la corsaria y, según refiere Lopategui, la tripulación norteamericana:[71]

> botó al mar toda la artillería, pólvora, municiones y toda arma, masteleros y vergas de juanetes y sobrejuanetes, velas de estay, alas y toda vela menuda hasta el respeto, chismes de cocina, servicio de mesa, instrumentos y últimamente saqueó llevándose lo que les era de su agrado, despachándola luego al Callao con una carta dirigida al virrey Abascal.

La carta de Porter justificaba su acción porque la *Hero* había actuado de manera pirática al saquear y detener buques norteamericanos sin causa justificada; y que además sus oficiales habían aducido, engañados por la bandera británica que izó la *Essex* al inicio de su intervención, que lo habían hecho en razón a la alianza hispano-británica. Tras separarse de la *Hero*, Porter se dirigió al norte en procura del *Barclay*, que logró alcanzar y capturar ya cerca al Callao el 5 de abril.[72] La dotación de presa peruana fue liberada en Guayaquil, y algunos de ellos ya se encontraban en el Callao a fines de agosto de 1813.[73]

[70] AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, 13/4 a 29/8/1813, varios insultos de la *Essex*, Vivero al secretario de Marina, nº 185, Lima 13/4/1813, anexo Lopategui a Vivero, Callao 6/4/1813. *El Monitor Araucano* I, n° 4 (13/4/1813). John R. Spears, *The story of the New England whalers*, pp. 118-120, refiere este hecho aunque equivoca algunos pasajes.

[71] AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, 13/4 a 29/8/1813, varios insultos de la *Essex*, Vivero al secretario de Marina, nº 185, Lima 13/4/1813, anexo Lopategui a Vivero, Callao 6/4/1813.

[72] Dudley, *The Naval war of 1812...*, II, pp. 690-692 y 697. David Porter, *Journal of a Cruise*, pp. 131-143.

[73] AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, 13/4 a 29/8/1813, varios insultos de la *Essex*, Vivero al secretario de Marina, nº 212, Lima 29/8/1813.

Al conocerse la presencia de la *Essex* en el Pacífico, el comandante de la estación naval británica en Río de Janeiro dispuso que el capitán de navío James Hillyar, que con la fragata *Phoebe* y el corsario *Isaac Tood* se dirigía al Pacífico para tomar posesión de la boca del río Columbia, reuniera bajo su comando a las corbetas *Racoon* y *Cherub*, que debían dirigirse a la costa oeste sudamericana para proteger a sus balleneros. Este escuadrón zarpó de Río de Janeiro en julio, y al ingresar al Pacífico la *Racoon* y el *Isaac Tood* continuaron hacia la costa del Noroeste, mientras que la *Phoebe* y la *Cherub* iniciaron la búsqueda de la fragata enemiga.[74]

El 3 de diciembre de 1813, tras cruzar en la zona ballenera, arribaron al Callao para llevar a cabo algunas reparaciones menores, reabastecerse de víveres y agua, y obtener información sobre la *Essex*. En el fondeadero se encontraban tres buques detenidos por contrabando, los británicos *Hunter* y *Hector*, y el norteamericano *Boriska*, con carga igualmente británica. Si bien las leyes españolas prohibían que los buques extranjeros comerciaran en los puertos coloniales, siguiendo sus instrucciones Hillyar intercedió a favor de los dos primeros. Para ello, el 10 de diciembre escribió al virrey Abascal, tres días después lo recibió a bordo de la *Phoebe*, y posteriormente lo visitó en el palacio limeño. No obstante, Abascal se negó a intervenir en el juicio a esas naves, señalando que se encontraban bajo la jurisdicción naval y que tendrían un proceso justo, lo que le fue reiterado el 17 de diciembre por el capitán de navío José Pascual de Vivero.[75]

La respuesta del virrey hacía difícil que Hillyar o sus sucesores pudiesen insistir en sus reclamos, puesto que al igual que las británicas, las cortes navales españolas eran autónomas en sus determinaciones. Si bien esto no resultaba del todo cierto en el caso del Callao, pues el presidente de esa corte era a la vez el comandante del Departamento Marítimo y difícilmente

[74] ADM 2/934, Croker a Dixon, Londres 10/8/1813; y ADM 2/1380, Almirantazgo a Hillyar, Londres 12/3/1813. R. A. Humphreys y Gerald S. Graham (editores), *The Navy and South America*, pp. 92-95, 98-102 y 149. Barry Gough, *The Royal Navy and the Northwest Coast of North America, 1810-1914: A Study of British Maritime Ascendancy*, pp. 16-24.

[75] El *Hunter* fue capturado por el *Vulture* o *Primer Cantabria*, al mando del capitán Domingo Arellano; el *Hector* por el bergantín *Santa Teresa*, al mando del capitán Juan Villa; y el *Boriska* por un corsario al mando de Domingo de Amezaga [ADM 1/22, Hillyar a Croker, 23/12/1813, y Hillyar a Abascal, 10/12/1813; anexas a Dixon a Croker, Río de Janeiro, 16/4/1814. Puente, *La Independencia. 1790-1826...*, I, p. 159].

iba a fallar contra los deseos del virrey, la supuesta autonomía de dicha corte permitía que la máxima autoridad política y militar del virreinato evitase verse comprometida directamente en estos casos. Naturalmente, los comandantes británicos se percataron de esa situación, escribiendo al Almirantazgo para que a través de su gobierno se sugiriese al español algunos cambios en dicho sistema.

En enero de 1814 la *Phoebe* y la *Cherub* dejaron el Callao para dirigirse a Valparaíso, donde finalmente encontraron a la *Essex* y a la *Essex Junior,* capturando a la primera el 28 de marzo, luego de un cruento combate. La *Essex Junior*, neutralizada tras un acuerdo entre los comandantes Porter y Hillyar, zarpó algunas semanas más tarde hacia los Estados Unidos con los sobrevivientes de la fragata vencida.[76]

La acción había tenido lugar en aguas inmediatas al puerto, cuando la *Essex* trataba de escapar, y claramente afectaba la neutralidad chilena. Según señala Porter en su diario, el gobernador de Valparaíso rehusó abrir fuego con las baterías del puerto para defender dicha neutralidad, pero le prometió interceder en su favor si lograba alcanzar el fondeadero.[77] Por su parte, Hillyar consideraba más arriesgado dejar que la *Essex* alcanzara mar abierto que enfrentar la reacción chilena por violar su neutralidad, más aún sabiendo que las autoridades locales no querían verse envueltas en el conflicto entre los anglosajones, y menos apoyando a los norteamericanos, pues los británicos eran en ese momento sus principales socios comerciales.

Poco después la *Cherub* pasó al Callao y luego se dirigió a las islas Sandwich, mientras que Hillyar se preparaba para retornar a Río de Janeiro con su presa.[78] En esas circunstancias arribaron a Valparaíso otras dos fragatas de guerra británicas, la *Tagus* y la *Briton*, que en junio zarparon hacia el Callao llevando "a bordo a algunos realistas que habían sido tomados prisioneros en Chile". Esa fue la primera intervención británica para facilitar el

[76] Humphreys y Graham, *The Navy and South America...*, pp. 132-133, 141-142. Gough, *The Royal Navy and the Northwest Coast...*, pp. 17-18. Son varios los relatos de esta acción, destacando entre ellos los reportes de los propios jefes protagonistas y el que consigna Samuel Johnston en *Cartas de un Tipógrafo Yanqui en Chile y Perú durante la Guerra de la Independencia*, pp. 192-205.

[77] Clayton, *Estados Unidos y el Perú...*, pp. 42-43.

[78] Humphreys y Graham, *The Navy and South America...*, pp. 147-148. ADM 51/2206.

intercambio de prisioneros, tarea que fue considerada humanitaria tanto por los realistas como por los insurgentes, pero de la que eventualmente ambos bandos tomaron ventaja, colocando a los comandantes británicos en una situación comprometida.

La *Tagus* y la *Briton* permanecieron diez días en el Callao, reaprovisionándose para un largo crucero que las llevó por algunos puertos del norte e islas del Pacífico antes de regresar a Valparaíso, donde se reunieron con la *Cherub* y la *Racoon*.[79] Esta última, tras cumplir su comisión en el río Columbia, había arribado al Callao en agosto de 1814, permaneciendo 40 días en puerto para reabastecerse y reparar su casco con la ayuda de los carpinteros y calafates del Apostadero.[80] Similar apoyo se brindaría a la *Briton* y a la *Tagus* a fines de 1814, durante los dos meses que permanecieron en puerto.[81]

El último buque de guerra británico presente en el Pacífico en este periodo fue la fragata *Indefatigable*, que arribó a Valparaíso a finales de enero de 1815, ingresando al Callao en junio y en septiembre de ese año.[82] En su primera visita trajo noticias de que el gobierno de Buenos Aires había comisionado cuatro corsarios (*Hércules*, *Ospot*, *Constitución* y *Trinidad*) para que cruzaran hacia la costa oeste. En su segunda estada, luego de patrullar la zona ballenera, además de obtener víveres y repuestos, la *Indefatigable* recibió el apoyo del Apostadero Naval para realizar reparaciones y calafatear su casco[83] antes de emprender el regreso a Río de Janeiro, pues la guerra con Estados Unidos ya había concluido a finales de 1814.

Las noticias sobre las naves rioplatenses se concretarían poco después de la partida de la *Indefatigable*, dando inicio a una nueva etapa en las guerras de independencia americanas. Pero para concluir el análisis del periodo 1808-1816 debemos abordar el complejo tema de las naves que se armaron en corso, tanto para combatir a las provincias rebeldes como al contrabando.

79 Humphreys y Graham, *The Navy and South America*, pp. 147-148. ADM 51/2184. John Shillibeer, *A Narrative of the Briton's Voyage to Pitcairn's Island; Including an Interesting Sketch of the Present State of the Brazils and of the Spanish South America*, pp. 22-23.

80 ADM 1/22, Black a Croker, Lima, 30/8/1814; anexa a Dixon a Croker, Río de Janeiro, 24/12/1814; y Staines a Dixon, Valparaíso, 9/11/1814. ADM 51/2765.

81 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 54, carpeta 6/6/1815, Vivero al Secretario de Marina, Callao 1/12/1814.

82 Ibídem.

83 ADM 51/2463.

Comercio neutral y corsarios

La paz con Gran Bretaña abrió las esperanzas de varios comerciantes de esa nación para poder finalmente acceder al apetitoso mercado americano. Facilitaba este hecho la gran crisis política española, agudizada por las pretensiones de la princesa Carlota Joaquina; y la creciente necesidad de recursos para sostener la guerra, que llevó a incrementar las licencias especiales de comercio otorgadas a buques neutrales. No obstante, al menos teóricamente, las leyes de comercio permanecían inmutables, y su cumplimiento quedó a cargo de las autoridades locales, de la Real Armada y de las naves particulares a las que se otorgó patente de corso, que debían actuar bajo las normas de la Real Instrucción de Guardacostas de Indias, del 1° de octubre de 1803.[84] En consecuencia, en el Pacífico Sur el comercio neutral siguió siendo ilegal, pero hubo al menos tres factores que influyeron en su desarrollo: la apertura de los puertos chilenos en febrero de 1811, la reconquista de Chile iniciada en enero de 1813, y la presencia de buques de guerra británicos y norteamericanos a partir de enero del siguiente año.

Hija del rey Carlos IV y esposa del príncipe regente Juan VI de Portugal, Carlota Joaquina de Borbón pretendió asumir la regencia de España ante la detención de su hermano menor Fernando VII. Alentada en esta pretensión por el ya mencionado contralmirante Smith, emitió la llamada Justa Reclamación, en la que desconocía los derechos de su hermano al trono español y los reclamaba para sí. Frederick Dowling, sobrecargo del *Higginson Senior*, fue quien condujo esa proclama al Pacífico, junto con bienes valorizados en más de 1000000 de pesos. Nombrado mensajero del gabinete de su Alteza Real, Dowling llevaba además cartas de la princesa a las autoridades españolas pidiendo que se le facilitara comerciar en sus respectivas jurisdicciones. También portaba misivas del almirante Smith pidiendo se "permita que, de conformidad a las buenas relaciones que actualmente tienen nuestras naciones aliadas, pudiesen sostener comercio directo sus respectivos súbditos"; y de Fernando José de Portugal, secretario de la princesa y conocido del virrey Abascal, apoyando ese pedido.[85]

[84] AGMAB, Corso y Presas legajo 5231, Vivero a Gil de Taboada, n° 165, Lima 7/8/1807.

[85] Abascal, *Memoria de gobierno...*, I, pp. 481-482. Humphreys y Graham, *The Navy and South America*, p. 18.

Tanto el capitán general chileno como el virrey peruano se negaron a permitir que el buque británico pudiera vender su carga. En el Callao, a donde arribó en diciembre de 1808, lo único que Dowling obtuvo fue un pasaporte para que su nave no fuese atacada por los corsarios españoles en su viaje de retorno a Río de Janeiro. Pese a ello, dilató su zarpe insistiendo en que se le permitiera vender su carga, pero finalmente se vio obligado a abandonar el puerto a fines de febrero de 1809 bajo la atenta vigilancia de dos cañoneras.[86]

La única presencia legal de buques de comercio neutrales en el Pacífico Sur fue mediante privilegios especiales que permitían a algunos influyentes personajes españoles entrar en tratos comerciales con empresas británicas.[87] Uno de estos personajes fue José Antonio de Lavalle y Cortés, primer conde de Premio Real, cabeza de una importante casa de comercio limeño con fuertes vinculaciones en España y factor de la Compañía de Filipinas en la capital peruana. Ya a principios de 1806 había despachado de Cádiz a la fragata bostonesa *Amelia*, la misma que arribó al Callao el 12 de abril de 1806 y, tras recalar en Guayaquil, zarpó hacia España con cacao y carga de la Real Hacienda.[88] A finales del siguiente año se ofreció a transportar libre de cargo 1500 quintales de azogue y 150 cajones de naipes, a cambio de poder enviar al Callao y Guayaquil a la fragata norteamericana *Monticello* con una carga valorada en 50000 pesos.[89] Debía retornar con 1 500 quintales de cobre de la Real Hacienda, que transportaría gratuitamente, además de quina y otros bienes. En cumplimiento a su comisión, la *Monticello* arribó al Callao en marzo de 1808, zarpando a fines de junio hacia Guayaquil para completar su cargamento.[90]

Distinto fue el permiso que se concedió en junio de 1815 a Samuel Smith y sus socios de Baltimore para despachar una fragata que arribó al Callao

86 Abascal, *Memoria de gobierno*, I, p. 480-484. Guillermo Lohmann Villena (editor), "Documentación Oficial Española", pp. 180-182. AGI, Diversos, 1, A.1809, R.3, D.1, Dowling a Goyeneche, Lima 7/2/1809.

87 Cristina Ana Mazzeo de Vivó, "Comercio 'neutral' y comercio 'privilegiado' en el contexto de la guerra de España con Inglaterra y con Francia 1796-1815", pp. 131-145.

88 Avilés, *Memoria de gobierno...*, p. 92. Cristina Mazzeo nos ha facilitado gentilmente el acceso a la correspondencia entre los hermanos Juan Bautista y Antonio de Lavalle y Sugasti, radicado este último en Cádiz, entre 1806 y 1815.

89 AGI, Lima, 736, n° 50, Abascal a Soler, carta n° 199, Lima 23/3/1808.

90 Ídem, n° 49, Abascal a Soler, Lima 19/3/1808; n° 51, Abascal a Soler, carta n° 200, Lima 23/6/1808; n° 91, Abascal a Azanza, carta n° 237, Lima 28/6/1808.

en marzo de 1817, en compensación por la fragata *Warren* y la carga de la *Sydney*, detenidas ambas en las costas de Chile diez años antes.[91]

Tal como venía sucediendo desde finales del siglo XVIII, eran numerosos los balleneros británicos y norteamericanos que operaban en el Pacífico Sur. Algunos de ellos se veían forzados a arribar a puerto para refrescar víveres o hacer reparaciones urgentes, pero otros lo hacían con clara intención de introducir mercancías. En cumplimiento a sus atribuciones, los corsarios podían detenerlos y registrar tanto sus documentos como sus bodegas, en busca de algún indicio de actividad ilegal, pero en algunos casos dicho registro era conducido de manera inadecuada, dando lugar a reclamos posteriores. Tal comportamiento era alentado por algunos armadores, que supeditaban el pago a sus dotaciones al monto que pudieran obtener de los buques detenidos una vez condenados.[92]

Uno de estos reclamos fue el efectuado por el capitán Pablo West, de la fragata ballenera británica *Cyrus*, que en diciembre de 1809 fue avistada en la isla Santa María por el bergantín *Flecha* y la corbeta *Hero*. Algunos meses antes la *Cyrus* había sido reconocida en Galápagos por la *Hero*, por lo que no debía haber problemas en un nuevo reconocimiento, pero intentó ponerse a la vela al avistar a los corsarios. Sospechando de alguna actividad ilegal, fue interceptada y reconocida, recibiéndose además información de un tripulante chino que sostenía que era contrabandista. El que fuera propiedad de los mismos dueños de la *Vulture*, capturada y condenada por contrabando a finales de 1808, hacía que fuese aún más sospechosa. Sin embargo, al revisar sus papeles y bodegas no se encontró nada anormal, por lo que se le dejó ir, recibiendo a bordo de la *Hero* a un tripulante que el capitán West tenía encadenado en la bodega y quería dejar abandonado en esa isla. Luego de pasar al Callao, West retornó a Gran Bretaña donde se quejó ante su gobierno por los malos tratos de que había sido objeto, pero en la investigación que a raíz de ello se llevó a cabo en el Callao se encontró dicha queja injustificada.[93]

[91] Ídem, 756, n° 3, Pezuela a Garay, carta n° 95, Lima 10/3/1817; y n° 22, Pezuela a Garay, carta n° 116, Lima 26/4/1817.

[92] AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, Vivero al secretario de Marina, n° 156, Lima 26/10/1812.

[93] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 49, carpeta 10/11/1812, Fernández a Vásquez Figueroa, Cádiz, 10/11/1812, Vivero al secretario de Marina, n° 121 y nº 122, Callao 25/5/1812, declaraciones anexas a este último.

Como cualquier otro capitán en su posición, West no debió quedar muy feliz con ese resultado, pero lo cierto es que al margen de los abusos, que ciertamente los hubo, también se reportaron errores de procedimiento en las capturas y sospechas infundadas que llevaron a detenciones. La Junta de Marina debió enmendar estos errores y liberar a las naves detenidas, castigando en algunos casos a los corsarios o penalizando en alguna medida a los capitanes extranjeros. Veamos algunos casos ilustrativos de este tipo de situaciones.

A principios de septiembre de 1812 el pailebote *Mercedes* encontró en la costa de Coquimbo a las fragatas norteamericanas *Charles*, *Edwards* y *George*, y al considerar sospechosa su actitud procedió a inspeccionarlas. En ese proceso se encontraron diez sombreros nuevos y cierta cantidad de pesos a bordo de la *George*, deteniéndola junto con las otras dos naves. Sin embargo, se cometió un error fundamental, pues no se retuvieron sus papeles ni se llevaron a cabo el sumario y las formalidades establecidas en el procedimiento vigente. El *Mercedes* y sus presas arribaron al Callao entre el 21 y el 23 de septiembre de 1812 y poco después la Junta de Marina vio los tres casos. El resultado fue desfavorable para los captores, pues las tres fragatas fueron liberadas, condenando sólo al capitán de la *George* a perder los sombreros y las monedas españolas que tenía a bordo. Luego de que se le devolvieran cinco guineas de oro inglesas y 100 pesos para la habilitación de su buque, y se le pagaran 70 pesos por bienes que su capitán indicaba que faltaban a bordo, las tres naves zarparon para continuar con su actividad ballenera.[94]

Otro caso de sospecha infundada fue el de la fragata ballenera británica *Hector*, detenida a principios de 1813 frente a punta Aguja por el bergantín corsario *Santa Teresa* por tener a bordo 900 pesos cuya procedencia no pudo explicar su capitán. Visto el caso por la Junta del Marina, el 30 de enero de ese año se le declaró mala presa, pero se multó a su capitán con 500 pesos, que en consideración a sus súplicas y a la alianza hispano-británica, fueron rebajados a 300. Poco después la *Hector* zarpó para continuar con sus actividades de caza.[95]

[94] AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, San Fernando 14/12/1813 resumen del caso y documentos anexos.

[95] Ídem, legajo 5235, Vivero al Despacho de Marina, n° 167, Callao 30/1/1813; y n° 176, Lima 26/2/1813.

Igualmente infundada fue la detención sobre la costa chilena de la fragata ballenera norteamericana *Atlas* por parte de la *Cantabria*, las que arribaron al Callao el 19 de noviembre de 1809. La Junta de Marina no encontró motivo que avalara sospecha alguna y en diciembre la *Atlas* estaba en libertad para continuar con su actividad ballenera. Sin embargo, al haber caído enfermo su capitán, permaneció en el Callao hasta fines de febrero de 1810.[96]

Pero no todos los errores eran totalmente atribuibles a los corsarios, como lo demuestra el caso de la fragata británica *Sir Andrew Hammond*. Al iniciarse la campaña de Pareja en Chile, la *Javiera* había detenido frente a Valparaíso a la *Governor Dowdeswell* y a la *Sir Andrew Hammond*. Al mando del capitán William Porter, esta última fue reconocida en la noche del 24 al 25 de mayo a los 32º Sur. Si bien Porter presentó patentes de caza y corso, se encontraba ebrio, y ello lo llevó a tratar de escapar, motivando la captura de su nave. A mediados de junio de 1813 la *Javiera* y la *Sir Andrew Hammond* arribaron al Callao, pero en el tránsito se habían producido a bordo de la presa injustificados destrozos por parte de la gente de la *Javiera*. Al ver el caso, la Junta de Marina encontró que, pese a que la actitud del capitán Porter había justificado la detención de su nave, no había evidencia de contrabando, por lo que se dispuso su liberación. Asimismo, se condenó a la dotación de la *Javiera* a pagar 500 pesos por los daños causados a bordo, así como a cubrir los costos del juicio.[97]

Igualmente injustificadas resultaron las sospechas de contrabando en el caso de la corbeta norteamericana *Hope*, detenida por el gobernador de Chiloé a principios de 1813. Pero este caso requiere ser explicado con algo más de detalle, pues los motivos de la detención iban más allá de la lucha contra el comercio ilegal.

Atendiendo a una propuesta de un grupo de comerciantes neoyorkinos interesados en encontrar nuevas zonas balleneras en aguas australes, a principios de 1812 el gobierno norteamericano comisionó al capitán Edmund Fanning para que al mando de la fragata *Volunteer* y la corbeta *Hope*, del capitán Obed Chase, pasara a explorar el Hemisferio Sur y llevara a cabo

[96] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 46, carpeta 4/8/1810, Molina a Escaño, nº 44, Lima 26/2/1810.

[97] AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, Vivero al secretario de Marina, nº 197 y nº 198, Lima 29/6/1813.

una vuelta al mundo.[98] Al conocer estos hechos, el ministro español en Washington alertó a Madrid sobre la posibilidad de que tal expedición se dirigiera a territorios españoles o al río Columbia, zona esta última sobre la cual España mantenía reclamos territoriales, negándose a otorgarle el permiso que se le había solicitado mientras que no se le diese más información sobre las verdaderas intenciones del viaje. Por tal razón, en julio de 1812 se emitió una real orden disponiendo que en caso de que uno de esos buques se presentara en puertos españoles fuese detenido.[99]

Un mes antes había estallado la guerra entre Estados Unidos y Gran Bretaña, motivando que la expedición oficial fuese cancelada, pero ello no impidió que al menos la *Hope* zarpara en el segundo semestre de 1812. A principios de enero siguiente recaló en las islas Malvinas y poco después arribó a Chiloé en busca de víveres y agua, donde fue detenida y enviada al Callao, arribando a mediados de 1813.[100] Visto el caso por la Junta de Marina, no se le encontró nada que avalara la sospecha de contrabando y tuvo que ser liberada. Durante su estada en el Callao el capitán Chase brindó información al piloto Baleato sobre su recalada en Malvinas, y sobre el viaje que hiciera en 1806 a Australia y Nueva Zelanda, en el curso del cual tomó conocimiento de la pérdida de una de las presas de la *Cornwallis* en esas aguas. En mayo de 1814, cuando regresaba a Estados Unidos, la *Hope* fue capturada en Buenos Aires por la fragata británica *Nereus*.[101]

Pero no todos los abusos fueron cometidos contra naves neutrales. También las nacionales y los puertos locales fueron víctimas de excesos por parte de los corsarios, como lo demuestra el caso del ya referido bergantín *Flecha*. Tras reconocer varias naves británicas en la zona de Galápagos, había retornado al Callao a fines de mayo de 1809, volviendo a salir poco después hacia

[98] Edmund Fanning, *Voyages Round the world: with Selected Sketches of Voyages to the South Seas, North and South Pacific Oceans, China, etc., performed under the command and agency of the author. Also, information relating to important late discoveries; between the years 1792 and 1832, together with the report of the commander of the first American exploring expedition, patronised by the United States government, in the brigs Seraph and Annawan, to the southern hemisphere*, p. 492.

[99] AGMAB, Corso y Presas, legajo 5236, nº 76, 6/4/1814, resumen del caso y documentos anexos.

[100] Ibídem.

[101] NARA, RG 76, allowed 42. MNM, ms. 96, Academia Real de Náutica de Lima 12/1/1814, ff. 19-21 y 23.

los puertos chilenos. Su capitán, Francisco Fernández, tuvo problemas para controlar a la tripulación, que incluía a varios extranjeros, que a fines de junio efectuaron algunos desmanes en Calderilla y estafaron a dos vecinos de Copiapó que subieron a bordo pensando que era un buque contrabandista norteamericano. A mediados de agosto, a la altura de 21° 20′ Sur interceptó a la *Santa Gertrudis*, mostrando primero bandera norteamericana y luego francesa. Luego de registrarla y obligarla a seguir sus aguas por hora y media, la dejaron en libertad indicando que todo había sido una broma. A finales de ese mismo mes la tripulación del corsario se vio envuelta en nuevos escándalos, esta vez en Arica, llevando a que cinco de ellos fueran apresados por las autoridades locales. Luego de que Ponciano José de Osorio le facilitara a Fernández 800 pesos para que pagara a su gente y cubriese algunas deudas que el buque había contraído, el *Flecha* se hizo nuevamente a la mar pasando a Pacocha y Chuza, donde sus tripulantes robaron algunas bodegas locales. Al entrar a Ilo, el juez dispuso que bajara su tripulación para que se pudiera reconocer a los autores de esos robos, pero Fernández zarpó señalando que habían avistado una nave británica frente al Morro de Sama y que retornaría luego para cumplir con lo indicado por el juez. El *Flecha* pasó a luego a Mollendo, donde arribó con pabellón francés haciendo huir a la población y alarmando al bergantín *Valdiviano* y a una goleta que estaban en el fondeadero. Fernández retornó luego a Ilo, donde pagó lo que su gente había tomado, continuando después hacia Valparaíso.[102]

A principios de 1810 llegaron al Callao varias quejas contra el *Flecha*, motivando que en febrero la fragata *Minerva*, que había sido fletada y puesta al mando del teniente de navío conde de San Isidro para interceptar a un buque norteamericano en el que supuestamente venía un agente francés, zarpara con órdenes de detener al corsario.[103] La *Minerva* procedió hacia Valparaíso, donde eventualmente detuvo al *Flecha* y lo condujo al Callao. La investigación subsecuente encontró que las acusaciones habían sido exageradas, pese a lo cual se dispuso que quedara desarmado.[104]

[102] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 46, carpeta 24/8/1810, Molina a Escaño, reservado n° 41, Lima 7/2/1810, anexo 4, Núñez a Vivero, 6/2/1810.

[103] Ídem, legajo 46, carpeta 24/8/1810, Molina a Escaño, reservado n° 41, Lima 7/2/1810.

[104] Ídem, legajo 47, carpeta 8/7/1811, Vivero al secretario de Marina, n° 23, Callao 9/1/1811.

La *Hero*, que también había retornado al Callao, volvió a salir en septiembre de 1812 y en la isla Santa María reconoció una ballenera británica y poco después otra norteamericana, dirigiéndose luego al fondeadero de Lengua de Vaca, a unas diez leguas al sur de Coquimbo, donde tuvo lugar el ya referido incidente con la *Essex*. Su retorno al Callao está registrado a principios de abril de 1813.[105]

Establecida la Junta de Gobierno en Santiago, el comercio con el Perú continuó sin mayores sobresaltos hasta fines de 1812, cuando finalmente se iniciaron las operaciones militares peruanas en ese territorio. No obstante, la situación varió un poco luego de que en febrero de 1811 dicha junta acordara abrir los puertos de Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo al comercio neutral. Tal medida atrajo a algunos buques extranjeros, contándose entre los que arribaron ese mismo año el bergantín británico *Fly* y a principios de noviembre la fragata *Galloway*, de Nueva York.[106]

Obviamente, tal medida fue considerada atentatoria contra las leyes de comercio español, y Abascal procuró combatirla; sin embargo, era consciente de que no podía intervenir directamente en los puertos chilenos por cuanto esa capitanía general quedaba fuera de su jurisdicción administrativa. A raíz de esta situación, cuando en enero de 1812 la corsaria *Bretaña* persiguió al bergantín norteamericano *Colt* dentro de Coquimbo, la junta de Santiago protestó por este hecho, llevando a que el virrey dispusiera que los corsarios no "hostilicen ni hagan presas dentro de los puertos de Chile".[107]

Este fue uno de los criterios que, unido al de sospecha infundada, tuvo en consideración la Junta de Marina para declarar mala presa a la fragata ballenera norteamericana *Minerva*, detenida en Coquimbo a mediados de 1812 por la fragata *Nuestra Señora de Iciar*, más conocida como *Javiera*.[108] Armada por Francisco de Inda y al mando de José Gandarias, la *Javiera* ha-

[105] AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, carpeta 13/4-29/8/1813, varios insultos de la Essex, Vivero al secretario de Marina, nº 185, Lima 13/4/1813, anexo parte de Lopategui, Callao 6/4/1813. *El Monitor Araucano,* I, n° 4 (13/4/1813).

[106] Julio Pérez Canto, *Chile, an Account of its Wealth and Progress*, p. 209.

[107] AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, Vivero al secretario de Marina, nº 107, Callao 28/2/182; y nº 132, Lima 31/7/1812, anexa sesión 194 de la Junta de Apostadero.

[108] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 43, carpeta 1858, Vivero a Gil de Taboada, n° 187, Callao 24/2/1808.

bía reconocido a la nave norteamericana y encontrado a bordo ocho barras de cobre y 432 pesos, presumiéndose por ello que estaba involucrada en actividades ilegales. Despachada al Callao, arribó el 14 de julio y 12 días después la Junta de Marina la dio por mala presa al no hallar pruebas de que el cobre o parte del dinero proviniese de un acto de contrabando. No obstante, ante la duda razonable de su procedencia condenó a su capitán a perder el cobre y 200 pesos que tenía en el interior de un chaleco de brin.[109]

Pese a todos estos problemas, los corsarios llevaron a cabo una labor importante y en varias ocasiones obtuvieron buenas presas. Veamos algunos de esos casos.

La noche del 26 de enero de 1809 la fragata londinense *Hero* llegó a Lengua de Vaca, cerca a Coquimbo, donde debía desembarcar mercancías en combinación con los comerciantes locales Pineda y Diego Ribera. Poco después de mediodía del 27, el varias veces mencionado bergantín *Flecha* ingresó a ese surtidero y sorprendió a la fragata contrabandista, trabándose un combate que tras dos horas y media de duración concluyó con su rendición. Anacleto Goñi, segundo del *Flecha*, se hizo cargo de la presa y ambas naves se dirigieron a Coquimbo, donde desembarcaron 15 tripulantes de la *Hero*, entre ellos dos heridos de consideración. Pocos días después zarparon con destino al Callao, pero el 3 de febrero, a la altura de Cobija, el *Flecha* avistó otra fragata en actitud sospechosa. Tras izar señal de alerta a su consorte, el bergantín se acercó a reconocerla, pero la fragata abrió fuego y se inició un combate que duró desde las once de la mañana hasta las tres y media de la tarde, cuando estalló el cañón de 18 pulgadas de babor del corsario, hiriendo a 13 hombres, dos de los cuales fallecieron luego. Tras este lamentable accidente, que permitió escapar a la fragata, el *Flecha* y su presa arribaron al Callao el 14 de febrero. A bordo de la *Hero* se encontraron documentos comprometedores y mercadería diversa, así como plata y oro en monedas, en chafalonería y en barras. Asimismo, se supo que había salido de Londres a fines de junio de 1807 y que luego de estar en Montevideo había vendido parte de su carga en la costa mexicana. Pasó luego a Port Jackson, de donde se dirigió a la costa de Chile y a

[109] AGMAB, Corso y Presas, legajo 5235, Vivero al secretario de Marina, nº 131 y nº 132, Lima 31/7/1812, y documentos anexos.

principios de octubre de 1808 vendió mercadería por valor cercano a los 24 000 pesos en caletas cercanas a Tongoy. El capitán británico reconoció su actividad de contrabando y el 6 de marzo de 1809 la *Hero* fue condenada y adjudicada en venta a Joaquín Camino, siendo armada con 15 piezas de artillería para actuar como corsaria. En documentos posteriores se le refiere también como *Nereyda*, *Catita* o *Isabela*.[110]

El 12 de agosto de 1809, la fragata británica *Harriet* fue encontrada en el fondeadero de Lengua de Vaca por el bergantín *Rey Fernando VII*. Al registrarla se le hallaron géneros y plata sellada que hacían presumir intenciones de contrabando, por lo que la detuvo y ambas naves se dirigieron al Callao, a donde arribaron el 27 de ese mismo mes. Vista la causa, se le condenó como buena presa.[111]

La fragata británica *Hunter* fue detenida a la altura de Valparaíso a fines de 1812 por la *Primer Cantabria*. Originalmente norteamericana, había sido comprada en Valparaíso por el británico Diego Wittaker y enviada con cobre, trigo y harina hacia Montevideo, donde obtuvo licencia británica para pasar a Buenos Aires y luego a Europa. Sin embargo, en este puerto recibió carga diversa para Valparaíso, que incluía bienes de los españoles que huían de esa localidad, y zarpó sin la licencia respectiva. Detenida por ese motivo, fue remitida al Callao y el 21 de diciembre de ese año la Junta de Marina la condenó, siendo vendidos tanto el buque como su carga en 31 499 pesos 2.5 reales.[112]

Otra con el mismo nombre que la anterior fue detenida en septiembre de 1811 por la fragata *Santa Catalina*, alias *Tagle*, en punta Santa Elena, en la costa guayaquileña,[113] por estar contrabandeando cacao y tener plata sellada y cobre chileno. Asimismo, si bien ostentaba bandera británica, los documentos de navegación generaban dudas sobre su verdadera nacionalidad. Lo cierto es que la *Tagle* y su presa ingresaron a Guayaquil el 29 de septiembre, y el 24 de diciembre, ante la vista del sumario de la detención y de los papeles del buque, la Junta de Marina la declaró buena presa y dispuso que pasara

110 The National Archives, Londres, Court of Exchequer: E219/326. Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico...*, entradas Tomás Lopategui y Antonio María Pardo, y VII, p. 438.

111 AGMAB, Corso y Presas, legajo 5232, Molina a Escaño, n° 4, Lima 29/8/1809.

112 Ídem, legajo 5237, Vivero al secretario de Marina, n° 165 y n° 169, Lima 16 y 31/1/1813.

113 Ídem, legajo 5235, Vivero al secretario de Marina, n° 112, Lima 12/4/1812.

al Callao.[114] Su capitán había llegado al Callao a fines de noviembre, donde pidió apoyo al capitán de navío Fleeming, comandante de la *Standard*. Pese a no estar plenamente convencido de que la *Hunter* fuese británica, Fleeming intercedió con Vivero, pero no hizo un reclamo formal.[115] La *Hunter* fue finalmente vendida en noviembre de 1812 por 18 000 pesos, que sumados a la venta de su carga alcanzó la cifra de 31 499 pesos 2.5 reales.[116]

Es difícil hacer un balance del comercio neutral en este periodo, pues como se ha visto buena parte del mismo fue ilegal. No obstante, esto no era algo novedoso para el virreinato peruano, pues tal tipo de problemas había estado presente en la zona desde la última década del siglo XVIII. No obstante, debido al lamentable estado en que quedó la Real Armada tras la guerra con Gran Bretaña, los usualmente escasos medios navales del Departamento Marítimo del Callao eran aún más modestos, debiendo recaer en el corso la mayor parte de la responsabilidad de perseguir el comercio ilegal. Como ya se vio, tal situación generó diversos problemas, pero estos fueron mínimos comparados con el esfuerzo de restablecer el orden real en Cusco, Alto Perú, Quito y Chile; y a la vez apoyar económicamente la lucha que se llevaba a cabo en España contra los franceses.

Los pocos buques asignados al Departamento Marítimo del Callao, a los que se sumaron otros que fueron incorporados al servicio real, debieron cumplir con numerosas comisiones, especialmente durante la reconquista de Chile, pero no enfrentaron un verdadero reto al control del espacio marítimo en el que actuaban pues los incipientes procesos de independencia no estaban aún en condiciones de disputarlo. Tampoco había constituido una amenaza la presencia de una fragata de guerra norteamericana y de varias naves de la armada británica, aunque sí habían dado origen a algunos actos de presión, e incluso incidentes, que no dejaban de resultar molestos.

Sin embargo, esta situación variaría a partir de diciembre de 1815, cuando una escuadrilla de corsarios bonaerense ingresó al Pacífico. Se iniciaba así una nueva etapa en la guerra de independencia americana, que en

114 Ídem, legajo 5235, nº 10, resumen de la causa, 27/4/1812 y documentos adjuntos; Vivero al secretario de Marina, nº 87, Lima 26/11/1811; y nº 113 y nº 114, Lima 12/4/1812.

115 Ídem, legajo 5235, Vivero al secretario de Marina, nº 113, Lima 12/4/1812.

116 Ídem, legajo 5235, Vivero al secretario de Marina, nº 160, Lima 18/11/1812.

su fase marítima conllevó la disputa del control del mar, un esfuerzo en el que finalmente los independentistas habrían de resultar ganadores.

Capítulo 9

La pérdida del control del mar (1816-1824)

Los cuatro intensos años de lucha en diversos frentes habían permitido al virreinato peruano restablecer el poder real en Chile, Alto Perú y Quito. Para ello había sido esencial el control del mar, ejercido sin práctica oposición. Pero esa situación comenzó a modificarse a partir de diciembre de 1815 con la presencia de los primeros corsarios bonaerenses en el Pacífico. Las cosas se tornaron más difíciles a partir de enero de 1817, cuando las fuerzas independentistas lideradas por el general José de San Martín abrieron campaña en Chile. La pérdida de Valparaíso, en febrero de ese año, planteó un nuevo reto a las fuerzas españolas, pues debieron enfrentar a una creciente amenaza naval que les disputó el control del mar durante los siguientes tres años. Finalmente, a partir de 1820 su situación se tornó dramática al ir perdiendo uno a uno los puertos en la costa oeste americana. Sin recibir refuerzos significativos desde España, donde a la crisis económica y al enorme deterioro de su armada se sumaba una nueva crisis política, el Departamento Marítimo del Callao cesó de existir formalmente en septiembre de 1821, cuando la plaza capituló a las fuerzas del flamante Estado Peruano. Pese a ello, la bandera española continuó ondeando en el Pacífico americano en algunos buques que lograron escapar de esa capitulación y en otros que fueron armados en Chiloé, que aún se mantenía en poder realista. A estos se sumarían algunas otras naves armadas en el Callao entre 1824 y 1826, cuando el puerto fue recuperado por las fuerzas realistas, y se llevaba a cabo un último esfuerzo naval por apoyar la campaña que aún sostenía el virrey La Serna en el sur del país.

La expedición de Brown

La pérdida de Montevideo, en mayo de 1814, puso al virreinato peruano en una situación delicada, pues todo eventual apoyo enviado desde España tendría que venir directamente por el cabo de Hornos o por la difícil ruta panameña. También el comercio con la Península sufrió notablemente, afectando de esa manera su capacidad para sostener el esfuerzo de la guerra, que hasta el momento había sido exitosa tanto en el Alto Perú como en Quito y Chile.

Por su parte, el gobierno directoral de Buenos Aires era consciente de la necesidad de eliminar el poder realista en Lima, y a la vez defenderse de toda posible reacción desde España. Sus limitados medios navales no eran suficientes para atender ambos objetivos estratégicos, por lo que puso mayor empeño en llevar la guerra de corso tanto a aguas peninsulares como a las del Pacífico. En este último ámbito tal tipo de operaciones afectaría más aún el comercio peruano, aliviando de ese modo la presión sobre las tropas rioplatenses en el Alto Perú y dificultando una posible operación realista contra las fuerzas insurgentes que se estaban reorganizando en Mendoza, tras la pérdida de Chile.

La posibilidad de que corsarios rioplatenses ingresaran al Pacífico fue también considerada por las autoridades españolas, y ya a principios de 1815 se comenzó a recibir noticias sobre buques que estaban siendo preparados con ese propósito. Fue por ello que en febrero de ese año, cuando se avistaron cuatro naves en la isla Santa María, se creyó que se trataba de naves insurgentes y se cerró el Callao para los puertos del sur. Tal medida se mantuvo vigente algunas semanas hasta que el paquebote *Saeta*, que venía de Mollendo al Callao, se encontró con las referidas naves a la altura de San Gallán y pudo avisar que eran balleneros británicos.[1]

Pero estos temores eran aún tempranos, pues sólo en diciembre de 1815 ingresaron al Pacífico tres naves corsarias rioplatenses para hostilizar el comercio e incursionar sobre la costa para alentar la causa independentista. Al mando del coronel Guillermo Brown, la división estaba formada por la fragata *Hércules*, con 29 cañones y 102 tripulantes, y los bergantines *Santísima*

[1] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 53, carpetas 1878, Vivero al secretario de Marina, n° 310, Lima 28/3/1815; y 1909, Vivero al secretario de Marina, n° 313, Lima 15/4/1815.

Trinidad, con 20 cañones y 58 hombres, al mando de su hermano Miguel, y *Halcón,* que a órdenes de Hipólito Bouchard montaba 18 cañones y tenía 102 hombres de dotación.[2]

El zarpe de estas naves fue rápidamente conocido en Río de Janeiro, desde donde el 10 de noviembre el capitán de navío Francisco de Beranger, comandante de la fragata *Soledad*, informó al Ministerio de Marina sobre este hecho.[3] Asimismo, la noticia llegó a Valparaíso en diciembre, cuando arribó a ese puerto el capitán José Manuel Leaniz en un buque norteamericano.[4] Para contrarrestar la acción de dicha flotilla se dispuso que la fragata *Venganza* se alistara para pasar al Pacífico, lo que sólo tuvo lugar a principios de mayo de 1816,[5] mientras que el gobernador de Chile, Casimiro Marcó del Pont, también tomó algunas medidas precautorias, entre ellas que la corbeta *Sebastiana* retornara de los puertos del sur a Valparaíso.

Reunida la división de Brown en la isla Mocha a mediados de diciembre, inició su crucero capturando y hundiendo cerca a Chiloé a la goleta *Montañesa*, que había salido de Pacasmayo.[6] El *Halcón* y el *Santísima Trinidad* fueron enviados a la costa peruana, mientras que la *Hércules* trató vanamente de arribar a Juan Fernández para rescatar a los prisioneros recluidos en esa isla, capturando luego frente a morro Quemado a la fragata *Candelaria*, que se dirigía de Valparaíso al Callao.[7]

Reunidas las tres naves frente al Callao, el 13 de enero de 1816 la *Hércules* capturó a la fragata *San Francisco de Paula*, alias *Gobernadora*, que al mando del capitán Riti venía de Guayaquil. Mientras que Riti, el contramaestre y algunos marineros criollos que tomaron el partido insurgente permanecieron a bordo de la nave apresadora, 19 tripulantes de la fragata fueron pasados al desaparejado bergantín guanero *San Pablo*, que había sido

[2] Ángel Justiniano Carranza, *Campañas navales de la República Argentina*, II, pp. 51-56 y 81. Una cuarta nave, la goleta *Constitución*, al mando de Oliverio Russell, se perdió al doblar el cabo de Hornos.

[3] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 54, carpeta 2092 y 1909, 28/6/1816.

[4] Cristián Guerrero Lira, "La expedición de Guillermo Brown...", pp. 55-66.

[5] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 54, carpeta 10/2 al 15/3/1816.

[6] *Gaceta del Gobierno de Lima* n° 14 (17/2/1816). Según Carranza, *Campañas navales*…, II, p. 56, se trató de la goleta *Mercedes*, que había salido de Chiloé hacia el Callao. La *Montañesa* era propiedad de Joaquín de la Torre.

[7] Carranza, *Campañas navales*…, II, p. 57-58.

capturado poco antes y se hallaba en la isla Hormigas. De alguna manera, estos hombres, unidos a otros seis que habían sido transbordados de la *Hércules* por razones disciplinarias, lograron reparar un botecito del bergantín y llegar a la costa de Chancay el día 18, desde donde informaron sobre la presencia enemiga en las proximidades del Callao.[8]

Si bien ya se conocía del ingreso de estos corsarios al Pacífico, se les suponía aún en las costas chilenas, por lo que el 12 de enero había salido hacia Panamá el bergantín *Potrillo* conduciendo a Ramona Abascal, hija del virrey, y a su familia. La suerte los acompañó, pues no fue avistado por las naves enemigas, pero otras embarcaciones fueron menos afortunadas, siendo capturadas en los días siguientes la goleta *Carmen*, un místico y otras dos naves, una de las cuales fue saqueada y hundida.[9]

El 21 por la tarde la división de Brown, compuesta ahora por cinco velas, se dejó ver en el Callao, y en la noche sus botes intentaron sorprender a los buques en el fondeadero pero fueron repelidos. El 22 por la tarde tres de los corsarios se acercaron al puerto y se inició un intenso intercambio de disparos que fue suspendido al caer la noche. Al amparo de la obscuridad llevaron a cabo un nuevo ataque y, si bien fueron rechazados, lograron hundir a la fragata *Fuente Hermosa*.[10]

Los corsarios continuaron cruzando frente al Callao hasta finales de enero, capturando a la fragata *Consecuencia*, que al mando de José Ramón Zavala arribaba de Cádiz con varios pasajeros, entre ellos José Antonio Navarrete, diputado a Cortes por Piura y fiscal de Chile, y el brigadier Juan Manuel de Mendiburu, nuevo gobernador de Guayaquil. Tras desembarcar a medio centenar de prisioneros en la isla San Lorenzo, los corsarios rioplatenses llevaron a cabo un nuevo ataque en la noche del 26, que fue repelido por las fuerzas sutiles defensoras. Dos días después zarparon para dirigirse a Puná, a donde arribaron el 7 de febrero, habiendo recalado previamente en Tumbes y tomado algunas embarcaciones menores.[11]

8 *Gaceta del Gobierno de Lima* n° 8 (25/1/1816), pp. 56-57; n° 14 (17/2/1816), pp. 97-100. La *San Francisco de Paula* era de Francisco de Inda y el *San Pablo* era del marqués de Casa Boza.

9 *Gaceta del Gobierno de Lima* I, n° 14 (17/2/1816), pp. 97-100.

10 Ídem n° 8 (25/1/1816), pp. 56-57; y n° 14 (17/2/1816), pp. 97-100.

11 Ídem n° 11 (7/2/1816), p. 80; n° 15 (21/2/1816), pp. 105-107; y n° 18 (2/3/1816), pp. 129-130.

Sin ningún buque de guerra presente en el Callao, lo único que pudo hacerse fue despachar al bergantín *Rey Fernando VII*, al pailebote *Abascal*, al falucho de rentas y a un lanchón para que procuraran alertar sobre la presencia enemiga a las naves mercantes que se dirigían al puerto. De ese modo se logró salvar la fragata *San Fernando*, de la Compañía de Filipinas, procedente Panamá, y otra nave buscó refugio en Chilca, mientras que el *Rey Fernando VII* y el lanchón permanecieron cruzando a la altura de San Gallán a la espera de unos buques procedentes de Cádiz cuyo arribo se estimaba próximo.[12]

Por su parte, los navieros debieron buscar una fórmula para proteger sus intereses en el mar, comisionando a cinco de los más influyentes fueron para acordar con el virrey Abascal la conformación de una flotilla que saliera a proteger el comercio de estos ataques.[13] Formada por seis naves, esta flotilla estaría al mando del capitán Isidro Couceyro, debiendo buscar y destruir a los corsarios entre Valparaíso y la ría guayaquileña. Sin consultar con Vivero, Abascal aceptó que ningún oficial naval se embarcara en la flotilla consular, y que las instrucciones para Couceyro fuesen emitidas directamente por el Consulado, nuevamente sin intervención de la autoridad naval. Dichas instrucciones establecían los límites ya señalados y precisaban que la flotilla no debía arribar a puerto alguno a menos que tuviesen extrema urgencia.

Los preparativos se iniciaron de inmediato, comenzando por descargar las fragatas *Minerva* y *Comercio,* que se hallaban próximas para salir a Cádiz, y habilitando las fragatas *Tagle*, *Palafox* y *Reina de los Ángeles,* y el bergantín *Europa* o *Santa Bárbara*. Para aumentar sus dotaciones se ofrecieron atractivos salarios y dos meses de adelanto a los que se incorporaran a las mismas, y de ese modo pudieron zarpar el 15 de febrero con cerca de 1 000 hombres a bordo y con un total de 126 piezas de artillería de 12 y 24 libras.[14]

[12] Ídem n° 11 (7/2/1816), p. 80; y n° 14 (17/2/1816), pp. 97-100. *Adición a la Gaceta del Gobierno de Lima* I, n° 9 (27/1/1816).

[13] Los comisionados fueron Pablo Hurtado, Andrés Sánchez de Quirós, José Arismendi, Benito Christi y Pedro Abadía [*Adición a la Gaceta del Gobierno de Lima* I, n° 9 (27/1/1816)].

[14] *Adición a la Gaceta del Gobierno de Lima* I, n° 9 (27/1/1816). *Gaceta del Gobierno de Lima* I, n° 14 (17/2/1816), pp. 97-100.

Una semana antes Guillermo Brown había ingresado al río Guayas con el *Santísima Trinidad* y la goleta *Carmen*, logrando destruir esa noche el fuerte de Punta de Piedras y al día siguiente a una batería que se había colocado aguas arriba. Sin embargo, la suerte lo abandonó al atacar el castillo de San Carlos, pues un súbito cambio de marea varó su nave y se vio obligado a rendirla, mientras que la *Carmen* pudo escapar y reunirse con las otras naves corsarias. Al mando de Miguel Brown, éstas penetraron el río y se colocaron frente a la población buscando entablar negociaciones para liberar a su hermano. Tomando en cuenta el lamentable estado de defensa del puerto, el gobernador, brigadier Juan Vasco y Pascual, aceptó negociar. Como resultado de ello se canjeó a Guillermo Brown por el gobernador Mendiburu y otros prisioneros, y se logró la devolución de la fragata *Candelaria*, los bergantines *San José de las Ánimas* y *Cochino Tonto*, y el místico, así como de cinco cajones de correspondencia que transportaba la fragata *Consecuencia*. Asimismo, los corsarios aceptaron el rescate de la *Gobernadora* y su carga por 22 000 pesos, y se comprometieron a cesar sus hostilidades en la ría guayaquileña, retirándose primero hacia Punta Arenas y el 27 de febrero largaron velas hacia las costas chilenas con intención de seguir luego a Buenos Aires. Sin embargo, pocos días después cambiaron de opinión y se dirigieron a la isla de San Carlos, en las Galápagos, donde Brown y Bouchard acordaron separarse, quedándose este último con la fragata *Consecuencia* y el pailebote *Carmen*, mientras que Brown se dirigió al río Daguas, en la bahía de Buenaventura, con la *Hércules* y la *Halcón*, confiando en obtener víveres frescos para seguir cruzando o retornar a Buenos Aires.[15]

La suerte le fue nuevamente adversa a Brown, pues la *Halcón* se perdió en ese paraje cuando intentaba carenarla, viéndose forzado a abandonar la zona en junio ante el peligro que representaba el avance de las fuerzas realistas del mariscal de campo Pablo Morillo. Tras abastecerse con tortugas en la isla Abington, en Galápagos, el 20 de junio de 1816 puso proa al cabo de Hornos. Ya en el Atlántico tuvo noticias sobre la convulsionada situación en que se encontraba Buenos Aires, tras la renuncia del directorio presidido por Ignacio Álvarez Thomas, por lo que optó por dirigirse a Pernambuco, pa-

[15] Carranza, *Campañas navales…*, II, p. 67-68. *Gaceta del Gobierno de Lima* I, n° 17 (28/2/1816), pp. 121-123; n° 20 (9/3/1816), pp. 152-159; y n° 68 (31/8/1816), pp. 530-533.

sando luego a Bridgetown, en Barbados, donde poco después fue detenido por un buque de guerra británico.[16]

Por su parte, Bouchard logró doblar el Cabo y arribó a Buenos Aires sin mayor novedad.

Veamos ahora lo sucedido con la flotilla consular. Actuando contra sus instrucciones, arribó a Paita a principios de marzo para escoltar al *San Fernando* e hizo lo mismo en Guayaquil para escoltar a la fragata *Flora* que salía con cacao.[17] El 20 de ese mes supieron en Tumbes que Brown había dejado la zona tres semanas antes, dirigiéndose a Santa Elena en su búsqueda. Nada se sabía de esos buques en dicho lugar pero se sospechaba que pudieran haberse dirigido a Panamá. Sin poder sobrepasar Montecristi, de acuerdo a las instrucciones del Consulado, Couceyro convocó en junta a los seis capitanes y seis segundos, pero sólo tres de ellos opinaron a favor de seguir. El acuerdo fue dirigirse a Paita a la espera de nuevas instrucciones, las mismas que arribaron a mediados de abril en el correo *Abascal* indicando que continuasen con la búsqueda de Brown en Galápagos.[18]

Para entonces los corsarios bonaerenses ya habían abandonado ese archipiélago, por lo que luego de revisar algunos fondeaderos la flotilla consular se dirigió al sur, arribando a Valparaíso en mayo. Tras algunos días en ese puerto, las tres de más vela y fuerza (*Palafox*, *Tagle* y *Reina de los Ángeles*) pasaron a reconocer las costas de Intermedios, y las otras tres zarparon escoltando seis mercantes, con los que arribaron al Callao los días 11 y 12 de junio de 1816.[19] Vivero estaba indignado tanto con Couceyro como con el gremio de navieros, pues habían privilegiado sus intereses a la búsqueda de los corsarios enemigos. Sin embargo, Abascal determinó no hacerles cargo alguno y las naves fueron desarmadas para que reanudasen su actividad mercantil.[20] No obstante, las quejas de Vivero llegaron al

16 Carranza, *Campañas navales…*, II, p. 72-73.

17 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 57, carpeta 27/8/1817, Vacaro al secretario de Marina, n° 31, Lima 31/1/1817.

18 Ídem, legajo 57, carpeta 20/8/1817, Vivero al secretario de Marina, n° 369, Lima, 8/4/1816.

19 Ídem, legajo 55, carpeta 23/11/1816, Vivero al secretario de Marina, n° 382, Lima 23/6/1816. *Gaceta del Gobierno de Lima* I, n° 48 (15/6/1816), p. 376.

20 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 55, carpeta 23/11/1816, Vivero al secretario de Marina, n° 382, Lima 23/6/1816.

Ministerio de Marina, y por su intermedio al rey, quien en agosto de 1817 dispuso que se investigara el asunto.[21] El tema, finalmente, no llegó a nada concreto, pues para entonces la situación en el Pacífico se iba tornando más compleja para las fuerzas españolas.

Los refuerzos iniciales

La presencia de la expedición de Brown volvió a evidenciar que los medios navales disponibles eran insuficientes para proteger el vasto Pacífico Sur. Reforzarlos requería despachar buques desde España, cosa que en condiciones normales habría tomado mucho tiempo, pero que en el lamentable estado en el que se hallaba la Real Armada resultaba doblemente difícil. Consciente de esta situación, la primera medida que Pezuela tomó fue armar a los corsarios del Consulado, pero los escasos efectos logrados con ello lo llevaron a habilitar localmente algunos buques de guerra.

Los que disponía al producirse esa incursión eran el bergantín *Potrillo*, la corbeta *Sebastiana* y el bergantín *Justiniano*, este último apresado por contrabando en Concepción e incorporado al servicio naval. El comandante del primero, enterado en Panamá de la presencia de la flotilla de Brown, se dirigió a la isla San Félix, pasando luego a Huacho y Santa, arribando finalmente al Callao en mayo de 1816.[22] Los otros dos buques salieron de Valparaíso ese mismo mes llevando el situado y algunos presos a la isla Juan Fernández, y tras retornar a su puerto de partida arribaron al Callao a mediados de septiembre.[23]

El apresado bergantín *Trinidad* era la otra nave que fue incorporada al servicio naval aquel año de 1816. Para ello, en junio se despachó a Guayaquil al teniente de navío Juan Pareja, al alférez de navío Joaquín Rodríguez de Rivera y a algunos oficiales de mar para habilitarlo y conducirlo al Callao.[24] El que Pareja tuviese familia en Guayaquil ayudó a sobrellevar los problemas que ahí

[21] Ídem, legajo 57, carpeta 6/9/1816-20/8/1817.

[22] Ídem, legajo 55, carpeta 27/11/1816, Vivero al secretario de Marina, n° 374, Callao 1/5/1816.

[23] AGMAB, Estados de Fuerza y Vida 2235/43, *Sebastiana*, Valparaíso 14/5/1816.

[24] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 55, carpeta 23/11/1816, Vivero al secretario de Marina, n° 381, Callao 22/6/1816.

surgieron para cumplir con su comisión,[25] siendo uno de los más graves la negativa del gobernador Mendiburu a retornarle ocho cañones que habían sido colocados en distintos puntos de la plaza para mejorar su defensa, así como las armas blancas y de chispa que dicho bergantín tenía cuando fue apresado. Tras recibir algún auxilio a cuenta de los seis meses de sueldos atrasados que tenía la gente del apostadero, a fines de agosto Pareja se hizo a la mar con caudales y frutos para Paita y Callao. En el curso de esa travesía Pareja encontró que el *Trinidad* tenía muy malas condiciones marineras, al punto que al llegar en octubre de 1816 recomendó su venta.[26]

Presidida por el recién arribado brigadier Antonio Vacaro, nuevo comandante de Marina, la Junta del Apostadero avaló tal recomendación y a mediados de noviembre el *Trinidad* fue adquirido por Antonio Calvo en 10 100 pesos, sin incluir la artillería y sus efectos. La Junta también acordó la venta de la corbeta *Peruano*, que desde hacía varios años se encontraba desarmada, obteniendo por ella 7 238 pesos 2.5 reales.[27]

Lo recaudado por ambas naves, unido a los fondos provistos por el Consulado, permitieron que a finales de 1816 se adquiriera el bergantín *Cicerón* en 28 555 pesos, que pasó a denominarse *Pezuela*, y que se fletara la fragata mercante *Veloz Pasajera*, recién llegada de Guayaquil, armando al primero con 22 cañones de 12 libras y a la segunda con 30. Asimismo, con apoyo del Consulado se logró habilitar cuatro lanchas cañoneras, otras dos con cañones de 24, una más con una carronada y dos botes con obuses.[28] A estas naves se sumó, a fines de septiembre, la fragata *Venganza*, con 40 cañones, que al mando del capitán de navío Tomás Blanco Cabrera había salido de Cádiz en mayo escoltando a las fragatas *Mexicana*, *Veloz Pasajera* y *Au-*

[25] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 55, carpeta 27/11/1816, Vivero al secretario de Marina, n° 373, Callao 29/4/1816.

[26] Ídem, legajo 56, carpeta 17/3/1817, incidente entre el gobernador de Guayaquil brigadier Juan Manuel de Mendiburu, y el comandante del bergantín *Trinidad*, teniente de navío Juan Ignacio Pareja; Vacaro al secretario de Marina, n° 11, Lima 10/10/1816.

[27] Ídem, legajo 57, carpeta 14/7/1817, Vacaro al secretario de Marina, n° 17, Lima 22/11/1816; y n° 22, Lima 21/12/1816.

[28] Ídem, legajo 55, carpeta 27/11/1816, Vivero al secretario de Marina, n° 373, Callao 29/4/1816; y legajo 57, carpeta 14/7/1817, Vacaro al secretario de Marina, n° 23, Lima 21/12/1816, n° 25, Lima 31/12/1816, y n° 29, Lima 15/1/1817. Vicente Rodríguez Casado y Guillermo Lohmann Villena (editores), *Memoria de Gobierno del Virrey Joaquín de la Pezuela*, pp. 98 y 101. En adelante Pezuela, *Memoria de gobierno*.

rora. Había tocado previamente en Arica para desembarcar 300 quintales de azogue y al mariscal de campo José de la Serna, nuevo comandante general del ejército del Alto Perú, con su estado mayor, artillería y custodia, en total 102 individuos.[29]

En la medida en que se incorporaron al servicio, estas naves fueron cumpliendo diversas comisiones, entre ellas buscar al evasivo Brown, a quien aún se le suponía en el Pacífico, y proteger las tropas que habían comenzado a llegar por la vía de Panamá, encuadradas en la expedición pacificadora del mariscal Pablo Morillo.

La primera unidad militar en ser despachada por esa vía fue el segundo batallón del regimiento Cazadores de Extremadura, que al mando del teniente coronel José Carratalá contaba con 830 plazas. En junio de 1815 se embarcó en Panamá en tres transportes y en la urca *Castor*, arribando al Callao entre fines de agosto y principios de septiembre.[30]

Al Cazadores de Extremadura lo siguió en mayo de 1816 el batallón Gerona, al mando del coronel Baltasar González Villalobos, en los transportes *Carlota*, *Moctezuma*, *Cinco Hermanas* y *Bárbara*, que en agosto lo dejaron en Arica para que se uniera al ejército del Alto Perú.[31] El 7 de ese mismo mes Carratalá y sus hombres fueron despachados a Quilca en las fragatas *Begoña* y *Milagro*, pero la noche del 8 la primera de estas naves rompió su palo mayor y tuvo que arribar cerca a Ancón, entrando al fondeadero remolcada por dos lanchas, el falucho de rentas y un bote de fuerza que Vacaro despachó a cargo del teniente de navío José de la Azuela, con el maestro mayor graduado de alférez de fragata

[29] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 54, doc. 2/3/1816; Hidalgo de Cisneros a Vásquez Figueroa, n° 464, Cádiz 10/5/1816; y legajo 56, carpeta 12/4/1817, Blanco Cabrera a Vásquez de Figueroa, Callao 6/10/1816. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 88-89. *Gaceta del Gobierno de Lima* I, n° 72 (14/9/1816), p. 565; n° 75 (21/9/1816), p. 592

[30] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 54, doc. 24/2/1816, Vivero al secretario de Marina, n° 328, Lima 31/7/1815; Estados de Fuerza y Vida 2235/8, *Castor*, Callao 13/9/1815. MNM, ms. 1409, Vivero al secretario de Marina, n° 330, Callao 11/8/1815. Clonard, *Historia orgánica de las armas de infantería y caballería españolas*…, X, p. 229.

[31] Clonard, *Historia orgánica de las armas de infantería y caballería españolas*…, XII, pp. 80-81. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 55, carpeta 27/11/1816, Vivero al secretario de Marina, n° 374, Callao 1/5/1816; y legajo 56, carpetas 26/4/1817, Vivero al secretario de Marina, n° 388, Lima 31/8/1816; y 12/4/1817, Vacaro al secretario de Marina, n° 7, Callao 25/9/1816.

León Aycardo, el contramaestre del *Potrillo* y otra gente para auxiliarla. Tras repararla, pudo continuar su navegación a finales de ese mismo mes.[32]

Al Gerona lo siguió la 3ª compañía del 6° Escuadrón de Artillería Ligera, que a bordo de la *Cazadora* arribó primero a Paita y a fines de octubre de 1816 a Huacho, desde donde se desplazó por tierra a Lima.[33] Vino luego el regimiento Infante don Carlos, al mando del coronel Juan Antonio Monet, con el escuadrón de la Guardia y algunos artilleros, que llegaron al Callao a finales de año en las fragatas *Carmen* y *Piedad*. En este último buque venían también los tenientes de fragata Juan Montero de Espinosa y Ramón Bañuelos, destinados como ayudante y secretario del Cuerpo de Pilotos, respectivamente.[34]

Para proteger a estos convoyes y buscar un buque contrabandista reportado cerca a Huacho, a mediados de agosto salió del Callao el bergantín *Potrillo*, que luego de recoger en Ancón a la gente que había sido enviada a ese puerto para ayudar a la *Begoña*, reconoció la costa hasta Paita, retornando al Callao los primeros días de octubre.[35] A mediados de ese mismo mes la *Venganza* y el *Potrillo* salieron a cruzar sobre Galápagos, donde se suponía estaba Brown reparando su nave. Luego debían dirigirse a Chiloé y reconocer las islas Mocha y Santa María, "quemando los ranchos que tengan los buques balleneros", antes de pasar a Valparaíso y retornar al Callao reconociendo la costa "en persecución del contrabando" y todos los buques británicos o norteamericanos.[36]

Cerca a Galápagos inspeccionaron dos balleneros norteamericanos que informaron que Brown se había retirado de esas islas a fines de marzo. Tras

[32] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 55, carpeta 20/12/1816, Vivero al secretario de Marina, n° 383, Callao 31/7/1816; y legajo 57, carpeta 8/5/1817, Vivero al secretario de Marina, n° 385, Callao 29/8/1816. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, p. 84. *Gaceta del Gobierno de Lima* I, n° 64 (14/8/1816), pp. 503-505.

[33] Pezuela, *Memoria de gobierno*, p. 91. *Gaceta del Gobierno de Lima* I, n° 70 (7/9/1816), p. 549.

[34] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 57, carpeta 29/5/1817, Vivero al secretario de Marina, n° 3, Lima, 21/9/1816. Pezuela, *Memoria de gobierno*, p. 99. *Gaceta del Gobierno de Lima* I, n° 99 (20/12/1816), p. 786; II, n° 2 (8/1/1817), p. 16.

[35] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 57, carpeta 5/5/1817, Vivero al secretario de Marina, n° 386, Lima 29/8/1816. Pezuela, *Memoria de gobierno*, p. 87.

[36] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 56, carpeta 14/3/1817, Vacaro al secretario de Marina, n° 8, Lima 8/10/1816. MNM, ms. 1409, Vacaro al secretario de Marina, n° 12, Lima 16/10/1816.

reconocer varias islas del archipiélago, arribaron a la isla Carlos, donde al revisar el barril que usaban los balleneros para dejar correspondencia se tuvo noticia de un sitio llamado Playa Negra en el que dos norteamericanos cultivaban y vendían camotes. Blanco Cabrera despachó al teniente José Butrón para que reconociera dicha playa, donde encontraron el lugar de enterramiento de Everton, segundo de Brown. Asimismo, se supo que la gente de Brown estaba abatida y que un pailebote al mando de un chileno apellidado García le había informado a los dos norteamericanos de la situación en esa playa. El *Venganza* y el *Potrillo* zarparon el 29 de octubre hacia isla Mocha, y en el trayecto el bergantín sufrió algunas averías, por lo que fue despachado a Valparaíso mientras la fragata continuó reconociendo esa isla y luego la de Santa María, para arribar al referido puerto chileno el 11 de diciembre. Si bien tenía órdenes del virrey de no detenerse en Valparaíso, el gobernador de Chile lo retuvo, habiéndose agregado a la división la corbeta *Sebastiana*.[37]

Los tres buques volvieron a salir en diciembre de 1816 en busca de corsarios enemigos y, tras dejar algunos deportados en Juan Fernández, arribaron a Talcahuano en marzo siguiente, donde Blanco Cabrera supo del revés sufrido por las armas reales en Chacabuco el 12 de febrero.[38]

En efecto, a principios de 1817 las fuerzas independentistas habían cruzado los Andes e iniciado la campaña que culminaría con la independencia de Chile. Al teatro de operaciones del Alto Perú se unía ahora el de Chile, y para atender ese nuevo reto Pezuela contaba con las fragatas *Venganza* y *Veloz Pasajera*, la corbeta *Sebastiana* y los bergantines *Pezuela* y *Potrillo*. Reforzados en los siguientes meses con la fragata *Esmeralda*, esos medios navales debían bastarle al virrey para reubicar sus fuerzas militares y derrotar a las dirigidas por San Martín y O'Higgins. Sin embargo, la dura lección de 1814 había sido aprendida por los independentistas, que ahora estaban firmemente dispuestos a obtener el control del mar para poder tener éxito.

[37] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 57, carpeta 14/7/1817, Vacaro al secretario de Marina, n° 27, Lima 31/12/1816. Pezuela, *Memoria de gobierno*, pp. 102-104. *Gaceta del Gobierno de Lima* II, n° 3 (10/1/1817), p. 24.

[38] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 58, carpeta 6/12/1817, actividades de la *Venganza*, incluye carta de Blanco Cabrera, Talcahuano 14/5/1817.

La guerra en Chile

Las tropas independentistas que San Martín y O'Higgins habían reorganizado en Mendoza abrieron campaña en territorio chileno a principios de 1817, logrando derrotar a las fuerzas realistas el 12 de febrero en Chacabuco. Al conocerse los resultados de esa acción el pánico se apoderó de las autoridades y personas notables tanto de Santiago como de Valparaíso, buscando desesperadamente embarcase hacia el Perú. En medio de gran desorden, pudieron encontrar sitio a bordo de una docena de buques que se encontraban en la bahía, en los que también se embarcaron las escasas fuerzas que habían logrado salvarse. Estas noticias llegaron al Callao el 27 de ese mismo mes, cuando arribó la primera de estas naves, la corbeta francesa *Bordelaix*, al mando de Camille Roquefeuil, a quien en compensación se le autorizó a vender parte de su carga, zarpando pocos días después hacia la costa del Noroeste. Hasta el 13 de marzo, otros diez buques arribaron al Callao con las fuerzas evacuadas de Valparaíso, a los que se sumó uno más que llegó a Pisco. A consecuencia de estos hechos, Pezuela declaró el bloqueo de los puertos chilenos y peruanos, a excepción de la isla Santa María y del puerto de Colán.[39]

Si bien se había perdido el valle central, la provincia de Concepción estaba aún en manos realistas. El intendente, coronel José Ordoñez, sólo contaba con un batallón local de 600 plazas, por lo que al arribar a Talcahuano la división de Blanco Cabrera tuvo que emplear a sus guarniciones y lanchas para defender el puerto. Tal labor habría de prolongarse nueve meses, empeñándose en ella y en el bloqueo de Valparaíso todos los buques disponibles.[40] Para la defensa del Callao se armó a la fragata *Águila* y se fletó dos buques pequeños para mantener comunicación con Talcahuano, que quedó sitiado a mediados de mayo, luego de que Ordoñez se viera forzado a abandonar Concepción.[41]

[39] Ídem, legajo 58, carpetas 20/9/1817, incluye n° 36 de Vacaro, Lima 8/4/1817; y 26/9/1817, incluye n° 41 de Vacaro, Lima 10/4/1817. Pezuela, *Memoria de gobierno*, pp. 113-115.

[40] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 58, carpetas 6/12/1817, actividades de la *Venganza*, incluye carta de Blanco Cabrera, Talcahuano 14/5/1817; y 13-26/12/1817, Vacaro al secretario de Marina, n° 64, Lima 25/7/1817; y legajo 63, carpeta 19/10/1819 al 13/1/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 126, Callao 1/4/1818. *Gaceta del Gobierno de Lima* II, n° 46 (2/7/1817), pp. 361-367.

[41] Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 120.

Para entonces ya habían llegado a ese puerto las fragatas *Palafox*, *Justiniano* y *Margarita*, conduciendo a las tropas que habían sido evacuadas de Valparaíso, reorganizadas y despachadas desde el Callao a fines de marzo bajo escolta de la *Veloz Pasajera* y el *Pezuela*.[42] Las necesidades de apoyar a Talcahuano, sometido a continuos ataques, impidieron que se estableciera el bloqueo de Valparaíso hasta finales de mayo, cuando la *Veloz Pasajera* pasó a cruzar delante de ese puerto. A principios de agosto el bloqueo fue asumido por los bergantines *Pezuela* y *Potrillo*, pero tuvieron que levantarlo el 20 de septiembre por no haber recibido los víveres que requerían para seguir operando. Conforme a las instrucciones que habían recibido de Blanco Cabrera, ambas corbetas pasaron a Arica, donde encontraron a la fragata *Esmeralda*, recién arribada de España con un convoy conduciendo tropas de refuerzo.

El bloqueo de Valparaíso fue reasumido a fines de septiembre por la corbeta *Sebastiana* y al mes siguiente lo tomó a su cargo la *Venganza*, mientras que la *Veloz Pasajera* y la *Sebastiana* continuaron apoyando la defensa de Talcahuano a órdenes del capitán de fragata Simón Londoño. Como parte de ese esfuerzo se logró aprestar 14 botes y lanchas para que operaran desde la isla del Rey, el lugar más avanzado de la línea defensiva.[43] El más importante de los ataques sufridos por dicha plaza tuvo lugar el 6 de diciembre de 1817, siendo rechazado tras una cruenta acción en la que se distinguió el teniente de fragata José Butrón. Al mando de las fuerzas sutiles apostadas en San Vicente, no solo atacó con su balandra a la columna contraria que avanzaba sobre esa batería y la quebrada del Agua, sino que también se defendió contra las lanchas enemigas que desembarcaban tropas al otro lado, logrando recuperar un lanchón armado con una pieza de 18 libras que había sido tomado por los atacantes.[44]

Mientras esto sucedía en el sur, en Lima el virrey Pezuela procuraba reunir fuerzas para emprender la reconquista de Chile, contando para ello

[42] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 58, carpeta 20/9/1817, Vacaro al secretario de Marina, n° 36, Lima 8/4/1817; Estados de Fuerza y Vida 2235/33, *Pezuela*, Callao 26/3/1817. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 117-118, 126-127.

[43] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 61, carpeta 11/6-22/8/1818, Ordoñez al secretario de Marina, n° 1, Talcahuano 22/11/1817.

[44] Fernández Duro, *Armada Española...*, IX, pp. 182-183. *Gaceta del Gobierno de Lima*, II, n° 85 (30/12/1817), pp. 672-679.

con el pronto arribo del segundo batallón de Burgos y de un escuadrón de lanceros que venían por Panamá, para cuyo transporte envió las fragatas *Preciosa*, *Resolución* y *Bretaña*. También sabía que estaban en camino el primer batallón del mismo regimiento y otro escuadrón de lanceros que habían salido de Cádiz en marzo de 1817 en las fragatas *San José* o *Rey Fernando*, de la Compañía de Filipinas, *San Juan Bautista*, *Castilla* y *Nueva Reina de los Ángeles*.[45]

Bajo escolta de la fragata *Esmeralda*, al mando del capitán de navío Luis Coig, esas cuatro naves y otras seis mercantes cruzaron el Atlántico sin mayores problemas, pero se separaron a partir de los 40° Sur. A principios de agosto la *Esmeralda* arribó a Valparaíso, pero al no ver la bandera española intercambió algunos disparos con el fuerte San Antonio, una cañonera y tres botes armados que salieron del puerto. Prosiguió hacia Arica, donde arribó el 23, y al día siguiente se le unieron los bergantines *Potrillo* y *Pezuela*, por cuyos comandantes supo Coig de la complicada situación en que se encontraban las armas reales en Chile. Dos días antes había arribado al Callao la fragata *Catalina*, alias *Tagle*, una de las mercantes que había salido de Cádiz con la *Esmeralda*, conociéndose entonces del próximo arribo de los refuerzos que se esperaban.[46] Las otras naves del convoy fueron llegando en septiembre, excepto la *Perla*, que fue capturada por el bergantín *Águila*, buque que había sido armado por el restablecido gobierno chileno luego de tomarlo en Valparaíso.[47]

Como la situación en Chile había variado, Pezuela despachó a la fragata *Palafox* y luego al pailebote *Aránzazu* a Arica, con instrucciones para que las fuerzas que transportaba el convoy de la *Esmeralda*, a las que se sumarían

[45] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 56, carpeta 28/3/1817, Hidalgo a Figueroa, n° 145, San Fernando 21/3/1817. Pezuela, *Memoria de gobierno*, p. 164.

[46] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 59, Vacaro al secretario de Marina, n° 72, Lima, 16/9/1817. Fernández Duro, *Armada Española*..., IX, p. 135, cita la *Gaceta de Madrid* del 6/5/1817. Pezuela, *Memoria de gobierno*..., p. 150.

[47] Había sido la presa británica *Eagle*, detenida en Coquimbo por contrabando y enviada a Valparaíso, donde fue armada con 10 piezas de artillería y puesta mando del piloto de la *Sebastiana* para que reconociera las islas. Fue capturada por los insurgentes en Valparaíso a fines de febrero de 1817, y zarpó casi de inmediato al mando de Raymond Morris para liberar a los presos detenidos en Juan Fernández [Carlos López Urrutia, *Historia de la Marina de Chile*..., cap. 3].

fuerzas locales, procedieran al Callao bajo escolta de dicha fragata.[48] De esa manera, a principios de octubre de 1817 arribaron a este puerto la *Esmeralda*, el *Potrillo* y el *Pezuela*, con los mercantes *Nueva Reina de los Ángeles, San Juan Bautista, Castilla*, *Primorosa Mariana* y *San José*, trayendo a bordo al primer batallón de Burgos, al segundo de Arequipa y a un escuadrón de lanceros.[49]

Por la misma fecha salieron la *Candelaria* y el *Justiniano* con víveres para Talcahuano,[50] y el correo *Sacramento* con correspondencia para Panamá, donde las tres naves que debían transportar al segundo batallón del Burgos y al centenar de lanceros que venían con él seguían aguardando, sin saber que esas tropas habían sido detenidas por Morillo para defender Caracas ante el avance de las fuerzas independentistas lideradas por Simón Bolívar.[51]

También en septiembre se procedió a armar a las fragatas *Cleopatra* y *Tagle*, saliendo a fines de ese mes en busca de la corsaria rioplatense *Chacabuco*.[52] Tras tocar en Paita, las fragatas se dirigieron a Tumbes, donde el 9 de octubre detuvieron a la fragata británica *Hydra* al encontrarle algunos efectos, 900 pesos y 20 onzas y media de oro. Remitida al Callao al mando de Matías Lopategui, fue liberada pero se le decomisaron las referidas especies.[53] La *Cleopatra* y la *Tagle* siguieron luego a Panamá, y a principios de noviembre zarparon hacia Paita llevando al brigadier José Canterac, nombrado jefe de estado mayor del ejército del Alto Perú, y a algunos de sus oficiales. Tras dejarlos en ese puerto, continuaron reconociendo la costa y

48 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 59, Vacaro al secretario de Marina, n° 72, Lima 16/9/1817. Pezuela, *Memoria de gobierno*, pp. 162 y 164.

49 Pezuela, *Memoria de gobierno*, p. 167. *Gaceta del Gobierno de Lima* II, n° 67 (3/10/1817), p 534.

50 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 59, carpeta 7/3/1818, Vacaro al secretario de Marina, n° 85, Lima 8/10/1817.

51 Ídem, legajo 63, carpeta 24/2/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 108, Lima 23/1/1818. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 129-130, 187, 202-203, 209-211.

52 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 60, carpeta 7/3/1818, Vacaro al secretario de Marina, n° 84 Lima 8/10/1817. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 165 y 168,

53 AGMAB, Expediciones a Indias legajo 59, carpeta 3921, 11/6/1818, incluye n° 103, Lima 10/12/1817; legajo 60, carpeta 7/3/1818, Vacaro al secretario de Marina, n° 84, Lima 8/10/1817. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 171-172, 177-178.

retornaron al Callao a fines de diciembre de 1817, siendo desarmadas y devueltas a sus dueños.[54]

Poco antes, el 9 de ese mismo mes, había salido del Callao hacia Talcahuano la expedición que al mando del brigadier Mariano Osorio debía reconquistar Chile. Bajo escolta de la *Esmeralda*, los transportes *Águila, Milagro*, *Begoña*, *San Juan Bautista*, *Gobernadora*, *Comercio*, *Presidenta*, *Castilla* y *Vigarreña* condujeron tres batallones de infantería, dos escuadrones de caballería y 12 piezas de campaña, totalizando 3 606 hombres.[55] A su arribó a Talcahuano, el 17 de enero de 1818, los insurgentes habían levantado el sitio, abandonando Concepción para dirigirse hacia el Maule. Esto había liberado a las fuerzas navales empeñadas en la defensa del puerto, permitiendo que la *Venganza*, *Veloz Pasajera*, *Potrillo* y *Pezuela* pudieran finalmente reunirse delante de Valparaíso. Desembarcadas las tropas, Osorio se preparó para avanzar hacia Santiago, disponiendo que la *Sebastiana* escoltara a los mercantes *San Juan*, *Castilla*, *Begoña* y *Comercio*, que transportaban dos meses de víveres y agua para la división bloqueadora, debiendo luego dirigirse al Callao.[56]

La concepción estratégica de Pezuela era encerrar a las naves enemigas en Valparaíso y derrotar primero a las fuerzas de O'Higgins que cercaban Talcahuano, reembarcando luego a sus tropas para llevarlas cerca a Valparaíso, desde donde podrían destruir a las fuerzas de San Martín y evitar que se fuguen por mar.[57] Sin embargo, tal planteamiento fracasó tanto en la campaña terrestre como en el bloqueo naval.

Si bien logró sorprender a las fuerzas independentistas en Cancha Rayada el 19 de marzo, Osorio fue finalmente derrotado en Maypú el 5 de abril de 1818, replegándose sobre Talcahuano con poco más de un millar de hom-

[54] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 63, carpeta 24/2/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 108, Lima 23/1/1818. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 129-130, 187, 202-203, 209-211.

[55] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 59, Vacaro al secretario de Marina, n° 99, Lima 8/11/1817; Vacaro al secretario de Marina, n° 102, Lima 10/12/1817. Fernández Duro, *Armada Española...*, IX, p. 183.

[56] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 63, carpeta 27/2/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 113, Lima 23/2/1818; anexo Coig a Vacaro, Talcahuano 30/1/18. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, p. 218. *Gaceta del Gobierno de Lima* III, n°13 (18/2/1818), pp. 101-104.

[57] Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 213-214.

bres que logró salvar de dicha acción.[58] Las noticias del repliegue de Osorio llevaron a Pezuela a tratar de aumentar sus fuerzas navales habilitando las fragatas *Resolución* y *Presidenta*, además de la *Cleopatra*, y a apurar la reparación de la *Venganza*, que había sido relevada en el bloqueo de Valparaíso por la *Esmeralda*.[59]

El bloqueo de Valparaíso

El bloqueo de las costas peruanas y chilenas que Pezuela había decretado en marzo de 1817 sólo pudo aplicarse sobre Valparaíso a partir de mayo, y de una manera no muy sostenida. La situación varió en enero siguiente, cuando finalmente se liberó a la división de Blanco Cabrera de sus responsabilidades en Talcahuano, estacionándose delante de Valparaíso a partir del 11 de ese mes. Esta nueva fase del bloqueo duró hasta el 27 de abril, cuando la división española se vio forzada a retirarse. En esos 11 meses se produjeron algunos incidentes con los buques neutrales, particularmente con los comandantes navales británico y norteamericano presentes en la zona.

El primero de estos era el comodoro William Bowles, que al mando de la fragata *Amphion* arribó a Valparaíso en octubre de 1817, en momentos en que no se encontraban presentes los buques bloqueadores. Luego de que la *Venganza*, la *Sebastiana* y el *Potrillo* se presentaron delante del puerto para restablecer el bloqueo, a fines de ese mes, Bowles zarpó hacia el Callao para reclamar ante Pezuela por la detención de la fragata británica *Mary Ann* al tratar de ingresar a Valparaíso, la misma que había sido remitida al Callao al mando del alférez de navío José Solar.[60] La respuesta del virrey fue lapidaria, señalando que España no hacía otra cosa que mantener vigentes las normas que desde siglos atrás prohibían el comercio de buques extranjeros en los puertos coloniales

58 Osorio a Pareja, Talcahuano 17/4/1818, *Suplemento a la Gaceta del Gobierno de Lima* III, n° 35 (28/5/1818), pp. 279-284.

59 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 62, carpeta 19/10/1818, Vacaro al secretario de Marina, n° 127, Callao 15/6/1818; y legajo 65, carpeta 23/11/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 170, Lima 6/7/1819; Estados de Fuerza y Vida 2235/9, *Cleopatra*, Callao 22/5/1818. *Gaceta del Gobierno de Lima* III, n° 37 (10/6/1818), pp. 311-312.

60 Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 179-180.

y que, por consiguiente, no era necesario anunciar con antelación a las potencias extranjeras que se habían cerrado puertos que nunca habían estado abiertos a sus naves. Por su parte, Bowles comprendía que mientras Gran Bretaña no reconociera la independencia chilena no podía recurrir a las normas usualmente aceptadas respecto a los bloqueos, pese a lo cual intercedió a favor de la *Mary Ann* y otras tres naves británicas que habían sido detenidas en los últimos meses, el *Justinian*, el *Will* y el ya mencionado *Hydra*.[61] Estos dos últimos buques fueron eventualmente liberados, pero tanto la *Mary Ann* como el *Justinian* fueron condenados como buena presa, pasando este último al servicio naval como *Justiniano*.

Cuando Bowles arribó al Callao trajo a bordo de la *Amphion* al sargento mayor Domingo Torres, emisario de San Martín y O'Higgins ante Pezuela, buscando de esa manera que las partes en conflicto pudiesen entrar en trato directo. La misión de Torres no tuvo mayores resultados, pues Pezuela se negó a abrir negociaciones para concluir la lucha. A pedido de Pezuela, el zarpe de la *Amphion* fue postergado hasta el 19 de diciembre, varios días después de la salida del Callao de la expedición del brigadier Osorio, comprometiéndose Bowles a respetar el bloqueo y no ingresar a Valparaíso. Sin embargo, esas precauciones resultaron vanas pues la *Amphion* arribó al puerto chileno un día antes de que los buques españoles restablecieran el bloqueo, con lo que el compromiso asumido por el comodoro Bowles quedó sin efecto.[62]

Pocos días después, el 24 de ese mismo mes, arribó a Valparaíso la corbeta norteamericana *Ontario*, que al mando del capitán de navío James Biddle se dirigía a la costa del Noroeste. A bordo se encontraba el juez John B. Prevost, agente especial del gobierno norteamericano ante los gobiernos de Chile y Perú. Blanco Cabrera le hizo conocer que el puerto estaba bloqueado y que, en consecuencia, no podía permitir su ingreso. Biddle insistió en hacerlo señalando no tener conocimiento previo del bloqueo, pese a haber informado al cónsul español en Río de Janeiro que se dirigía tanto a Valparaíso como al Callao, y que, en todo caso, el bloqueo no tendría vigencia sobre los buques

61 Jorge Ortiz Sotelo, *Perú y Gran Bretaña…*, p. 62.

62 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 63, carpeta 16/10/1818 al 12/2/1819. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 227-228.

de guerra norteamericanos. Asimismo, demandó conocer si Blanco Cabrera estaba dispuesto a hacer uso de la fuerza para impedir su ingreso al puerto. Para evitar un conflicto con una potencia extranjera, conforme lo prevenían las instrucciones de Pezuela de diciembre de 1817, Blanco Cabrera accedió a permitirle el ingreso, exigiéndole una nota en la que se diera por notificado del bloqueo. En su reporte al secretario de Marina, Biddle señaló que no habría insistido si se le indicaba que los buques bloqueadores usarían la fuerza, pues consideraba que España estaba en su derecho de cerrar un puerto propio incluso a naves de guerra extranjeras.[63]

Bowles, quien aún estaba en el puerto, se reunió con Blanco el 30 enero de 1818 pidiéndole similares concesiones para los buques de guerra británicos. Sintiéndose forzado por su previa decisión, a Blanco no le quedó más alternativa que acceder a que los buques de guerra británicos "puedan entrar y salir libremente" de Valparaíso.[64] El comandante británico obtuvo una concesión adicional para los buques mercantes de su país que hubieran zarpado hacia Chile antes de octubre de 1817, cuando la noticia del bloqueo llegó a Gran Bretaña. Tomando en consideración que sus instrucciones señalaban que no debía detener naves extranjeras a menos que les encontrara contrabando de guerra, Blanco Cabrera le aseguró que se limitaría a impedirles el ingreso al puerto.[65] Pocos días después, Biddle obtuvo las mismas consideraciones para las naves mercantes norteamericanas.[66]

Mientras esas negociaciones eran sostenidas con Bowles y Biddle, a fines de enero Blanco Cabrera debió enfrentar dos serios problemas: la escasez de víveres y el creciente mal estado de sus buques, que en el caso de la *Venganza* demandaba achicar hasta 60 pulgadas de agua diarias. Tomando en

[63] NARA, RG 45, Report of Captain James Biddle, commanding of the *U.S.S. Ontario* 1817-1819. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, p. 244. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 63, Vacaro al secretario de Marina, Callao 8/5/1818; y Blanco Cabrera a Vacaro, *Venganza*, Valparaíso 2/2/1818.

[64] ADM 1/23, Blanco Cabrera a Bowles, Valparaíso 30/1/1818, anexa a Bowles a Croker, en la mar 10/2/1818. Humphreys y Graham, *The Navy and South America...*, pp. 219-224.

[65] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 63, Vacaro al secretario de Marina, Callao 8/5/1818, anexo Blanco Cabrera a Vacaro, Valparaíso 2/2/1818.

[66] Ídem, legajo 63, Vacaro al secretario de Marina, Callao 8/5/1818, anexo Blanco Cabrera a Vacaro, Valparaíso 6/3/1818.

cuenta esta situación, y que la *Veloz Pasajera* también necesitaba algunas reparaciones, a principios de febrero la despachó al Callao y repartió sus víveres entre los otros tres buques, sin saber que pocos días después le llegarían los que le habían despachado desde Talcahuano bajo escolta de la corbeta *Sebastiana*.[67]

A mediados de marzo de 1818 Blanco Cabrera envió al *Potrillo* a Talcahuano para pedir una nueva remisión de víveres o ser relevado por Coig con la *Esmeralda*. Sin aguardar instrucciones de Osorio, que se encontraba avanzando al frente del ejército expedicionario, Coig zarpó hacia Valparaíso y a fines de marzo se unió a la división bloqueadora, reabasteciendo a la *Venganza* con un mes de víveres y 24 días de agua. Coig llevó también la noticia del triunfo de Osorio en Cancha Rayada, lo que motivó a Blanco Cabrera a posponer su zarpe hacia el Callao para apoyar la posible ocupación de Valparaíso. Sin embargo, el aumento de los enfermos y el mal estado de su nave llevaron a que finalmente pusiera proa al Callao en la noche del 19 al 20 de abril, arribando a fines de mes, "haciendo mucha agua, con su velamen y aparejo en muy mal estado, y más de la tercera parte de la tripulación escorbutada".[68]

Las noticias del triunfo realista en Cancha Rayada generaron natural inquietud en los buques neutrales que habían quedado atrapados en Valparaíso, pues la ocupación del puerto por las fuerzas reales significaría su pérdida. Ante esta situación, los capitanes de las cinco naves norteamericanas presentes en el puerto pidieron la protección de Biddle para poder abandonarlo. Este accedió a otorgar dicha protección y el 22 de marzo emitió una circular en la que precisaba que utilizaría la fuerza si era necesario, pero el arribo de la fragata *Esmeralda* lo llevó a desistir de ese intento pues era claro que tenía pocas posibilidades de éxito en caso de tener que enfrentar a la reforzada división bloqueadora.[69]

[67] Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 227, 229, 231-232.

[68] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 61, carpetas 20/10/1818, Blanco Cabrera al secretario de Marina, Callao 5/5/1818; y 16-21/11/1818, Vacaro al secretario de Marina, n° 123, Callao 8/5/1818; anexo Blanco Cabrera a Vacaro, Callao 30/4/1818; Estados de Fuerza y Vida 2235/49, *Venganza*, Callao 30/4/1818. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 255-256. *Gaceta del Gobierno de Lima* III, n° 29 (1/5/1818), pp. 222-229.

[69] Academia Naval de los Estados Unidos, Biblioteca Nimitz, Colecciones Especiales, ms. VF 90.

Al partir la *Venganza* hacia el Callao el bloqueo quedó a cargo de la *Esmeralda* y el *Pezuela*, encontrándose dentro del puerto 17 buques neutrales, uno de los cuales era la fragata *Windham*, adquirida en Londres a la East India Company para el flamante gobierno chileno, que había logrando penetrar a Valparaíso el 5 de marzo bajo bandera británica. Rebautizada *Lautaro*, armada con 56 cañones, y al mando de George O'Brien, antiguo teniente en la marina británica, salió del puerto al caer la noche del 26 de abril con la intención de sorprender a la *Esmeralda*. A las cuatro de la mañana siguiente la *Esmeralda* se encontraba entre Corouma y Piedra Blanca, a unas cinco leguas de costa, cuando sus vigías avistaron a la *Lautaro*. Al clarear se le apreció bandera británica, pero poco después izó bandera insurgente y se lanzó sobre la *Esmeralda*, logrando abordarla y ocupar la cubierta. Aprovechando que un golpe de mar separó a ambas naves, y sobrepuestos de la sorpresa, los españoles lograron recuperar el control de la cubierta, rechazando un nuevo intento de abordaje de la fragata enemiga, a la que se había unido el bergantín *Águila*. Se despacharon botes para auxiliar a la gente que aún combatía en la cubierta de la fragata española, pero todo fue en vano, y los atacantes se vieron forzados a arrojarse al agua o perecieron a bordo, como fue el caso del propio O'Brien.

El enfrentamiento duró hasta las dos de la tarde, cuando finalmente las naves rompieron contacto. A bordo de la *Esmeralda* quedaron una veintena de insurgentes muertos, la mayor parte norteamericanos o británicos, habiendo también perdido algunos hombres al ser hundida una lancha cuando intentaba realizar un segundo abordaje por la popa. La *Esmeralda* tuvo tres muertos y 28 heridos, uno de los cuales falleció posteriormente. En su informe de la acción, Coig menciona elogiosamente a varios individuos, precisando que muchos de ellos eran americanos.[70] Además de haber sufrido considerables averías en su fragata, Coig era consciente de lo precaria que se había tornado su situación por la presencia de fuerzas superiores en el puerto, optando por dirigirse a Talcahuano con el *Pezuela*. Ambas partes reclamaron el triunfo, lo que en el caso de Coig y cuatro de sus oficiales

[70] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 63, carpeta 19/10/1818 al 13/1/1819, Vivero al secretario de Marina, n° 127, Callao 15/6/1818; transcribe parte de Coig, Talcahuano 8/5/1818. Osorio a Pezuela, Talcahuano 5/5/1818, *Gaceta del Gobierno de Lima* III, n° 36 (29/5/1818), pp. 295-302. Fernández Duro, *Armada Española...*, IX, pp. 185-186.

implicó su ascenso en enero de 1819, pero lo cierto es que el bloqueo había sido levantado.[71]

Antes de estos hechos la *Ontario* había dejado Valparaíso y pasado al Callao, donde Biddle informó al virrey Pezuela sobre la derrota de Osorio en Maypú y que el gobierno chileno había adquirido, además de la *Lautaro*, otra gran nave en Gran Bretaña que estaba por llegar.[72] Era evidente que el balance de fuerzas había variado de manera notoria con la presencia de la *Lautaro* y el *Águila*, a los que se sumarían en breve el bergantín *Carmelo*, rebautizado *Puyrredón*, y la fragata *Prueba*, naves españolas que fueron capturadas al arribar a Valparaíso creyendo que aún estaba en poder de las fuerzas reales.[73] La situación se iría tornando más adversa para los realistas en los meses siguientes con el arribo de la segunda nave adquirida en Gran Bretaña, el navío *Cumberland*, rebautizado *San Martín*, y armado con 64 cañones; la corbeta *Chacabuco*, adquirida en Estados Unidos; y los bergantines *Araucano* y *Galvarino*.

Tanto Pezuela como Vacaro comprendieron que si no recibían refuerzos navales sustantivos el control del mar pasaría a manos de los independentistas. Si eso sucedía perderían la capacidad de apoyar a las fuerzas que operaban en posiciones distantes, y el virreinato peruano quedaría expuesto a ser invadido. En consecuencia, ambos insistieron en el urgente despacho de dos navíos, lo que fue finalmente aprobado a fines de 1818, dando lugar a la desafortunada expedición del brigadier Rosendo Porlier. Mientras tanto, para reforzar los medios navales disponibles localmente se armó a las fragatas *Cleopatra*, *Resolución* y *Presidenta*, empleando para ello la artillería de la *Sebastiana*,[74] que había quedado desarmada poco después de arribar al Callao en febrero de 1818, pues ponerla en estado de continuar sirviendo

[71] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 63, carpeta 19/10/1818 al 13/1/1819, Vivero al secretario de Marina, n° 186, Callao 8/11/1819.

[72] NARA, RG 45, Report of Captain James Biddle, Commanding of the *U.S.S. Ontario* 1817-1819; Letters received by the Secretary of the Navy from Captains, 1818, vol. 2, doc. 132. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 247, 258-260. MNAAHP, ms. 1287, Camuñez a Pezuela, Callao 27/6/1818; ms. 1281, Castillo a Pezuela, Callao 28/6/1818.

[73] Fernández Duro, *Armada española...*, IX, pp. 184-185.

[74] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 62, carpeta 17/10 al 28/11/1818. Vacaro al secretario de Marina, n° 115, Lima 23/4/1818; y n° 121, Lima 8/5/1818. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 248-249.

demandaba más de 50 000 pesos. La primera de estas naves en estar lista fue la *Cleopatra*, que con 24 cañones de 12 libras zarpó a fines de mayo con destino a Talcahuano,[75] siendo seguida un mes más tarde por la *Presidenta*, que además de armas y pertrechos llevaba instrucciones para que Osorio evaluase la conveniencia de evacuar la plaza.[76]

Este último había logrado reunir en Talcahuano unos 2 000 hombres, pero estaba prácticamente aislado,[77] excepto por su frente marítimo, en el que además de las dos fragatas mencionadas contaba con la *Esmeralda*, los bergantines *Potrillo* y *Pezuela*, y seis lanchas cañoneras.[78] La situación de Osorio se iba tornando desesperada, llevándolo a despachar a parte de sus fuerzas a principios de agosto en la *Cleopatra*, el *Potrillo* y los mercantes *Águila* y *Milagro*, que luego de dejar armas y pertrechos en Arica y Quilca, arribaron al Callao el 14 de septiembre.[79] Seis días antes, tras desmantelar la plaza y sus defensas, Osorio y 729 individuos del ejército, a los que se sumaban unos 400 civiles, abandonaron Talcahuano en la *Esmeralda*, *Presidenta*, *Pezuela*, la presa *Beaver*, las fragatas mercantes *Candelaria*, *Tomás*, la goleta *José* y una lancha cañonera. Arribaron al Callao el 22 de septiembre.[80]

En Talcahuano quedó el coronel Juan Francisco Sánchez con unos 1 500 hombres para defender la zona mientras pudiese, y luego replegarse al sur del Bío Bío, hostilizando desde ahí a los independentistas y defendiendo Valdivia y Chiloé con apoyo de los naturales de la zona.

[75] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 61, carpeta 16/10/1818, Vacaro al secretario de Marina, n° 116 y n° 117, Callao 8/5/1818.

[76] Ídem, legajo 63, carpeta 28/2/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 132, Callao 23/7/1818.

[77] Albi, *Banderas olvidadas...*, p. 224.

[78] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 63, carpeta 28/2/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 132, Callao 23/7/1818. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 276-278, 300.

[79] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 61, carpeta 19/10/1818, Vacaro al secretario de Marina, n° 129, Callao 15/6/1818. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, p. 345. *Gaceta del Gobierno de Lima* III, n° 56 (10/9/1818), p. 463.

[80] Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 354-355. Fernández Duro, *Armada española...*, IX, pp. 186-187. *Gaceta del Gobierno de Lima* III, n° 60 (30/9/1818), pp. 502.

El convoy de la *María Isabel*

El lamentable estado en que había quedado la Real Armada durante la guerra de independencia española llevó a que se buscaran soluciones de último minuto para tratar de recuperar el control del mar en América. Una de ellas fue adquirir cinco navíos y seis fragatas de procedencia rusa, compra que fue hecha a espaldas del Ministerio de Marina, dando como resultado el hacerse de naves en muy malas condiciones, como pronto se comprobó.[81] Al mando del brigadier Francisco Mourelle, dichas naves y otras más existentes en España debían escoltar una gran expedición destinada a recuperar Buenos Aires y otras zonas insurrectas en América, pero ese proyecto se frustraría en enero de 1820 al producirse el levantamiento de las tropas que debían conducir y el inicio de la revolución que restableció la Constitución de 1812, abriendo una nueva etapa de anarquía en España.

Como parte de ese esfuerzo se despacharon dos expediciones al Pacífico, la primera en mayo de 1818 conduciendo unos 2 000 hombres bajo la escolta de la *María Isabel*, antigua fragata rusa *Patricio*; y la segunda un año después, consistente en una división naval al mando del brigadier Rosendo Porlier. Veamos lo relativo a la primera de estas expediciones.

Al mando del capitán de navío Manuel del Castillo, la *María Isabel*, fuerte en 50 cañones, zarpó de Cádiz en mayo de 1818 escoltando a los transportes *Trinidad*, *Carlota*, *San Fernando*, *Atocha*, *Santa María*, *Javiera*, *Esmeralda*, *Especulación*, *Dolores* –citada también como *Todos los Santos*–, *Elena*, *Magdalena* y *Jerezana*. Llevaban dos batallones de infantería del regimiento de Cantabria, tres escuadrones de caballería y dos compañías de zapadores y artillería. Por enfermedad de Castillo, el teniente de navío Dionisio Capaz, antiguo diputado en las Cortes de Cádiz, asumió el mando del convoy en Santa Cruz de Tenerife. Tras reorganizar el convoy, pues una de las naves tuvo que retornar a Cádiz por estar embarcando mucha agua, se dirigió hacia el Atlántico Sur para doblar el cabo de Hornos.[82]

81 Fernández Duro, *Armada española...*, IX, pp. 135-139, 151-153.

82 Ídem, IX, pp. 189-190. Carranza, *Campañas navales…*, II, pp. 141-143. *Gaceta del Gobierno de Lima* III, n° 68 (27/10/1818), p. 563.

El 4 de julio, a la altura de Cabo Verde, se separaron del convoy la *Trinidad* y la *Carlota*, y en los días siguientes se dispersó el resto de las naves, quedando sola la *María Isabel* a partir del 2 de agosto. A bordo de varios buques se produjeron conatos de rebelión, que pudieron ser controlados en todos menos en la *Trinidad*, donde los rebeldes tomaron el control del transporte y arribaron a Buenos Aires a principios de septiembre de 1818.[83] Gracias a esta acción el gobierno porteño tomó conocimiento de las órdenes para el convoy, que incluían las señales y puntos de recalada, así como su conformación y la de las tropas que conducían. Tal información fue puesta de inmediato en conocimiento del gobierno chileno, que se dispuso a interceptar al convoy y a la *María Isabel*. Al mando del contralmirante Manuel Blanco Encalada, las cuatro naves que para entonces conformaban la división chilena (*San Martín*, *Lautaro*, *Chacabuco* y *Araucano*) zarparon de Valparaíso el 9 de octubre para dirigirse a la isla Santa María, punto de recalada del convoy.[84]

Mientras tanto, la *María Isabel* y los transportes *San Fernando*, *Atocha*, *Javiera* y *Santa María*, recalaron en Santa María y arribaron a Talcahuano entre el 8 y 18 de octubre, sin saber que el brigadier Osorio se había retirado de la plaza con el grueso de sus fuerzas. La mortandad en los transportes había sido enorme durante la travesía, y de los 560 hombres que traían muchos estaban enfermos. Contraviniendo los deseos de Pezuela, que consideraba que esas tropas no eran adecuadas para la guerra de guerrillas que el coronel Sánchez llevaba a cabo en la zona, fueron desembarcadas y el 23 de octubre los transportes continuaron hacia el Callao, a donde arribaron el 6 de noviembre con carga de trigo chileno. Diez días antes había ingresado al puerto la *Especulación*, que por imposición del jefe de las tropas embarcadas se había adelantado al convoy. Habían fallecido durante el viaje 37 de los 234 hombres que transportaba al salir de Cádiz, teniendo además 169 enfermos a bordo.[85]

83 Fernández Duro, *Armada española...*, IX, p. 190. Carranza, *Campañas navales*…, II, pp. 143-147.

84 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 63, carpeta 9/4/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 150, Lima 14/11/1818.

85 Ídem, legajo 63, carpeta 3/4/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 149, Lima 14/11/1818. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 372-373, 376-377. Albi, *Banderas olvidadas...,* pp. 207 y 224. *Gaceta del Gobierno de Lima*, III, n° 68 (27/10/1818), p. 563.

Enterado por la ballenera inglesa *Shakespeare* que la *María Isabel* y varios transportes habían arribado a Talcahuano, Blanco Encalada se dirigió a ese puerto con el navío *San Martín* y la fragata *Lautaro*, disponiendo que la *Chacabuco* y el *Araucano* pasaran a la isla Santa María para sorprender a los transportes faltantes.

El 28 de octubre las naves chilenas entraron a Talcahuano y trabaron combate con la *María Isabel*. Con una dotación que escasamente sobrepasaba los doscientos hombres, de los cuales más de la mitad estaba enferma, Capaz sólo pudo dotar ocho de sus 50 cañones, efectuando algunos disparos antes de picar cables y varar su nave en una pequeña isla. Parte de la tripulación logró bajar a tierra, desde donde también se procuraba evitar que los botes chilenos abordaran a la fragata española. Pese a la resistencia sostenida por la gente que había quedado a bordo, la *María Isabel* fue tomada; y al subir la marea en la mañana siguiente sus captores lograron sacarla del fondeadero y dirigirse a Santa María.[86]

Reunidas en esa isla con la *Chacabuco*, las naves chilenas izaron bandera española y esperaron que fueran arribando los restantes integrantes del convoy. De ese modo, en los primeros días de noviembre capturaron a la *Dolores*, *Magdalena*, *Elena*, *Jerezana* y *Carlota*, sin que pudieran ofrecer resistencia por el gran número de enfermos que tenían. Para darnos una idea de su situación podemos señalar que las tres primeras naves habían salido de Cádiz con 642 hombres de transporte, habiendo perdido 213 en la navegación y teniendo 277 de los restantes enfermos al momento de su captura.[87]

En resumen, la operación había sido un completo desastre para las fuerzas españolas, habiendo perdido la fragata *María Isabel*, la mitad del convoy y casi un millar de las tropas que transportaban, entre los muertos durante la travesía y los capturados.Capaz y los sobrevivientes de su dotación se replegaron hacia Valdivia con las fuerzas del coronel Sánchez, donde logró embarcarse con otros 25 miembros de su tripulación en el bergantín *Guadalupe* y arribar al Callao el 21 de junio de 1819. En Valdivia

[86] Fernández Duro, *Armada española...*, IX, pp. 192, 202-207.

[87] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 65, carpeta 13/11/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 172, Lima 6/7/1819; José María Quintana al Conde de Casaflorez, Río de Janeiro 25/8/1819. Carranza, *Campañas navales*…, II, pp. 156-157. Fernández Duro, *Armada española...*, IX, p. 193.

quedaron 13 individuos de mar sirviendo en la goleta *Alcance*, así como tres artilleros y 22 infantes de marina agregados al ejército de Chile.[88]

Sometido a causa, Capaz quedó sin destino hasta septiembre de 1819, cuando se le dio el mando de la *Resolución*. Liberado de toda responsabilidad por la pérdida de la *María Isabel*, fue ascendido a capitán de fragata graduado en junio de 1820 y en septiembre participó en las negociaciones llevadas a cabo en el pueblo de Miraflores con representantes de San Martín. Poco después salió hacia España, arribando a Cádiz a fines de marzo de 1821. Su causa fue nuevamente vista en esa plaza, siendo no solo absuelto sino que llegó a ocupar altos cargos en la Real Armada.[89]

Mientras estos hechos tenían lugar en el sur del continente, en otros ámbitos del Pacífico Sur sucedían varias cosas más.

Otras actividades navales

Poco después de que los buques de Brown retornaran al Atlántico, los independentistas comenzaron a armar naves en corso en Valparaíso, a las que se sumaron otras despachadas desde el Río de la Plata. En conjunto representaron una creciente perturbación, forzando a dispersar los pocos medios disponibles para la defensa marítima virreinal. La información sobre esta actividad corsaria es algo confusa, agravando esa situación la visión usualmente fragmentaria de la historia marítima regional.[90] No es nuestra intención hacer un relato pormenorizado de la guerra de corso, sino presentar la respuesta del Departamento Marítimo del Callao a esa amenaza, usando para ello los casos de los corsarios *Chileno*, *Maypú* y *Rosa de los Andes*.

Al mando de Henry James, con 12 piezas de artillería y 90 tripulantes, el bergantín *Chileno* estuvo actuando delante de la costa peruana durante el primer semestre de 1818. La primera noticia de su presencia fue dada por un guanero al que reconoció frente a Chancay, motivando que a mediados de

88 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 65, carpeta 13/11/1819, Vacaro al Secretario de Marina, n° 172, Lima 6/7/1819. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 477-478.

89 Pavía, *Galería biográfica…*, I, pp. 252-253. Véase la solicitud de su esposa Josefa Berenguer de Capaz al Rey, Santa María 12/5/1820, en MNM, ms. 1546, ff. 22-27.

90 Lizandro Godoy Araneda, "El corso en el derecho chileno", n° 2.

enero zarparan en su búsqueda la fragata *Palafox* y el bergantín *Justiniano*. Avistado por estas naves, el *Chileno* logró evadir su persecución y el 27 de enero entró a Huanchaco, donde quemó los bergantines *Vigilante* y *Litre*. Se dirigió luego a la ría guayaquileña y el 6 de febrero capturó a la goleta *San Ignacio*, alias *Diamante*, que se dirigía a Sonsonate. Seis días después avistó un convoy que se dirigía a Paita, lanzándose en su persecución. Se trataba de la fragata *Tagle*, habilitada nuevamente para el servicio naval, escoltando a la *Bretaña* y al bergantín *Europa*. Tras media hora de enfrentamiento los atacantes rompieron contacto y lograron evadir la persecución de la *Tagle*, mientras que el convoy pudo reanudar su marcha y, luego de recalar en Paita, arribar al Callao el 12 de abril de 1818. Luego de reponer agua y víveres en Galápagos, desde donde el *Diamante* fue despachado a Valparaíso, el *Chileno* continuó operando sobre la costa peruana y en mayo apresó a la fragata *Inspectora*, arribando a Valparaíso dos meses después. El *Chileno* volvió a salir en septiembre, capturando en la ría guayaquileña al bergantín *San Antonio* y el 10 de diciembre al *Bolero*, que iba de Huanchaco al Callao con reclutas, luego de lo cual se dirigió a las costas mexicanas.[91]

Al mando del irlandés John Brown, el *Maypú* era un bergantín que había sido armado en corso en Chile, contando con 14 cañones y 120 hombres de tripulación. Esta última estaba compuesta por extranjeros en su inmensa mayoría y sólo con 15 americanos –12 de Coquimbo, un paiteño, un ariqueño y un mexicano–.[92] En la ría guayaquileña capturó a la goleta *San Antonio*, en Pacasmayo al bergantín *Providencia*, y sobre el Callao a la fragata *Esperanza*, presas que fueron remitidas a Valparaíso.[93] Se dirigió luego hacia Pisco, tomando a principios de octubre de 1818 al bergantín *Carbonero* y hacia mediodía del 17 de octubre avistó a la altura de las Chincha a un convoy que había salido del Callao bajo escolta de la fragata *Resolución* y del bergantín *Cantón*.[94] Izando bandera norteamericana, el *Maypú* se lanzó sobre la

[91] Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 212, 214-215, 222, 244-245, 369 y 389. López Urrutia, *Historia de la Marina de Chile...*, cap. 4.

[92] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 63, carpeta 2/4/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 154, Lima 16/11/1818.

[93] López Urrutia, *Historia de la Marina de Chile...*, cap. 4.

[94] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 63, carpeta 28/2/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 133, Callao 23/7/1818.

Resolución y logró abordarla, trabándose un feroz combate que, con intervalos, duró hasta las tres y media de la tarde, cuando Brown optó por rendir su nave. El *Maypú* tenía 26 muertos y 35 heridos, habiendo perdido el bauprés, el trinquete y el mastelero de gavia; mientras que la *Resolución* había tenido 4 muertos, algunos contusos y 20 heridos, dos de los cuales fallecieron posteriormente. Por su parte, el *Cantón* represó al *Carbonero* y se reunió a medianoche con la *Resolución* y su presa, para dirigirse luego a Pisco. A pedido de Vacaro, Pezuela otorgó varios ascensos y un escudo a la dotación de la *Resolución*.[95]

La *Resolución*, el *Cantón* y sus presas arribaron al Callao el 20 de noviembre de 1818, escoltando a las fragatas *Montezuma* y *Miantonomo*, así como a los bergantines *Rey Fernando VII*, *Candelaria*, *San Ignacio*, *Lucero*, *Volador* y *Machete*, y a una zumaca portuguesa.[96]Al día siguiente de su arribo la *Resolución* volvió a salir para escoltar a la fragata *Romana*, que se dirigía a Cádiz.[97]

La corbeta *Rosa de los Andes,* conocida también como *Santa Rosa* o *Chacabuco*, salió de Buenos Aires hacia el Pacífico a mediados de 1817. En agosto de ese año arribó al Callao la ballenera británica *Wildmar*, informando haber sido interceptada por la corsaria a la altura de Talcahuano. Según el capitán británico, la *Santa Rosa* estaba al mando del capitán Fornon y contaba con más de 200 hombres, 18 carronadas de 10 libras y 2 cañones más gruesos a proa; se había separado de otro buque en el cabo de Hornos y una fragata estaba pronta a salir de Buenos Aires hacia el Pacífico. Ante el peligro que representaba la posible concurrencia de esas tres naves en aguas del sur, se consideró necesario reforzar la división que operaba en las costas chilenas, disponiéndose que el *Potrillo* y el *Pezuela* pasaran a Talcahuano.[98]

[95] Ídem, legajo 63, carpeta 2/4/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 154, Lima 16/11/1818; Pezuela al secretario de Marina, n° 11, Lima 11/11/1818, anexo 3, González a Pezuela, Pisco 23/10/1818. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, p. 372. *Gaceta del Gobierno de Lima* III, n° 66 (22/10/1818), p. 547; n° 68 (27/10/1818), pp. 563-567.

[96] Pezuela, *Memoria de gobierno...*, p. 381.

[97] Ídem, pp. 381-382.

[98] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 60, carpeta 6/2/1818, Vacaro al secretario de Marina, n° 71, Lima 11/9/1817.

Ambos buques zarparon el 15 de octubre de 1817, escoltando a la fragata *Palafox* que llevaba víveres a esa plaza; sin embargo, a unas 40 leguas de costa avistaron dos fragatas sospechosas, por lo que sus comandantes acordaron no empeñar un combate que podía tener resultados inciertos sino retornar al Callao y avisar sobre ese peligro. Volvieron a salir el 20 con la fragata *Esmeralda*, que las escoltó hasta 80 leguas de costa, desde donde continuaron su navegación hacia Talcahuano.[99]

Mientras tanto, la *Santa Rosa* se dirigió a Paita, donde en la noche del 12 de septiembre capturó al pailebote correo *Abascal* y a un bote que había sido enviado a reconocerla. Al saberse estos hechos se despachó a las fragatas *Cleopatra* y *Tagle*, las que luego de reconocer la costa hasta Panamá retornaron al Callao el 31 de diciembre.[100] Poco antes, el 8 de ese mismo mes, la *Santa Rosa* apresó en Montecristi al *Merceditas*, liberándolo nueve días después. En Montecristi, el mismo 17, también tomó una chata y al bergantín *Volador*, echando a pique al primero y armando en corso al segundo con cuatro cañones y 40 hombres.[101] Al parecer, poco después de estos hechos se produjo un motín a bordo del corsario, echando a tierra en Montecristi a una veintena de tripulantes que no se quisieron plegar al mismo, y poniendo proa a Hawai, donde fue vendida al rey Kamehameha.

Los tres corsarios mencionados tuvieron distinta suerte, pero sin duda habían perturbado la actividad marítima. La respuesta a ello fue habilitar naves para su persecución y emplear el sistema de convoyes para la protección del comercio marítimo. Las naves enviadas tras los corsarios fueron mercantes fletados por la Real Hacienda para el servicio naval y puestos al mando de un oficial de marina, adquiriendo de esa manera la condición de buques de guerra.

Iguales funciones cumplieron la *Veloz Pasajera* y el *Aránzazu* en marzo de 1818, al salir a perseguir a otro corsario que el 23 de febrero había detenido al bergantín *Volador* frente a Pisco. Se suponía que era el mismo corsario que había capturado cerca a Coquimbo a un pailebote recién

[99] Ídem, legajo 61, carpeta 11/7/1818, Vacaro al secretario de Marina, n° 92, Lima 21/10/1817. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, p. 170-171.

[100] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 60, carpeta 7/3/1818, Vacaro al secretario de Marina, n° 84, Lima 8/10/1817. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 165 y 168,

[101] Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 210-211, 219-220.

construido en Guayaquil, y en Mollendo a otro buque pequeño.[102] Luego de reconocer la costa hasta Nazca, ambos buques retornaron al Callao y volvieron a salir a mediados de abril, escoltando a ocho naves para diferentes destinos en la ruta a Panamá, así como al correo *Sacramento*, debiendo luego buscar a dos buques enemigos que habían sido reportados en la ría guayaquileña y en el golfo panameño. Con 240 000 pesos de registro en la *Veloz*, arribaron a Guayaquil el 18 de abril, prosiguiendo luego a Panamá.[103]

Por su parte, la *Resolución* y el *Cantón* salieron del Callao el 15 de julio de 1818 escoltando a las fragatas mercantes *Mexicana* y *Miantonomo*, y a los bergantines *Europa*, *Místico*, *San Ignacio*, *Felicidad* y *San Felipe*, todos con destino a Pisco, excepto la primera que iba a San Blas. El *Europa* se separó del convoy "por voluntariedad de su capitán D. Bonifacio Cuervo", y fue apresado por la goleta insurgente *Congreso*. Cuervo logró rescatar su nave y retornar al Callao el 27 de julio, habiéndose obligado a pagar 5 500 a Tomás Rosales, del comercio de Chile. Por su parte, la *Resolución* y el *Cantón* retornaron de Pisco el 21 de agosto escoltando una fragata y ocho bergantines, volviendo a salir seis días después para cruzar hasta 20 leguas fuera del puerto y proteger así a los buques que arribaban.[104]

Ambos buques volvieron a salir el 7 de octubre escoltando varios mercantes hacia Pisco, capturando en esa travesía al *Maypú* a la altura de las islas Chincha. El 11, en la misma zona, el bergantín *Bolero* se había batido con una goleta enemiga, posiblemente la *Congreso*, en cuya búsqueda fue enviada la *Cleopatra*, retornando al Callao el 24 de noviembre tras haber dado infructuosa caza a un corsario no identificado. En persecución del mismo corsario salió la *Venganza* el 14 de noviembre, retornando a puerto seis días después, habiendo llegado a darle caza hasta que logró escabullírsele durante la noche. A su arribo al Callao trajo detenido al bergantín francés *Gazelle*, del capitán Rowsel, que venía de Río de Janeiro.[105]

[102] Ídem, pp. 236-238 y 244.

[103] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 61, carpeta 16/10/1818, Vacaro al secretario de Marina, n° 122, Callao 8/5/1818. Las escoltadas eran las fragatas *San Antonio*, *Vigarreña*, *Begoña* y *Peruana*, bergantines *Trinidad*, *Guadalupe*, *Señoreano* y *Lucero*. Pezuela, *Memorias*…, pp. 246 y 345.

[104] Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 291, 296 y 341.

[105] Ibídem, pp. 369, 380-381, 383 y 389.

Los buques de guerra que no estuvieron empeñados en Talcahuano o sobre Valparaíso se emplearon especialmente en proteger los transportes de tropa. Fue así que el 7 de agosto, una vez concluida su carena, la *Venganza* zarpó hacia Quilca para embarcar a la división de reserva del ejército del Alto Perú que sería empleada en la defensa de Lima. A su arribo a ese puerto encontró a la *Cleopatra*, al *Potrillo* y a las fragatas *Milagro* y *Águila*, procedentes de Talcahuano, pudiendo así embarcar a los 712 hombres que constituían esa división y arribar al Callao a mediados de septiembre.[106]

A fines de septiembre de 1818 se prepararon para salir las fragatas *Esmeralda* y *Venganza*, las corbetas *Sebastiana* y *Cleopatra*, y el bergantín *Pezuela*, para transportar tropas, armas y municiones a Mollendo y Arica, y dirigirse luego "sobre las fuerzas navales enemigas e impedir que saliese alguna expedición de Valparaíso".[107] Sin embargo, la pérdida de la *María Isabel* llevó a Pezuela a cambiar sus planes, pues la ansiada superioridad que pensaba alcanzar con dicha fragata resultaba ahora imposible.

El tema fue debatido a fines de ese mes con la junta de guerra, acordando que se pidieran dos navíos y 60 cañones de 18 libras para armar más buques, y que se despacharan a Guayaquil más armas y algunos oficiales. Ese fue el pedido que finalmente llevó el coronel Olarria, quien salió hacia Río de Janeiro a bordo de la fragata norteamericana *Ontario* el 6 de diciembre. Asimismo, Vacaro sugirió que se enviara un buque en derechura con duplicados de los pliegos, lo que llevó a preparar la *Sebastiana* para dicho viaje, transportando al brigadier Osorio con los referidos pliegos. Al abrirse registro en la corbeta hubo rumores señalando que el virrey enviaba la nave solo para conducir a su yerno Osorio y a su familia, por lo que éste se negó a embarcarse, prefiriendo dirigirse a Panamá en el bergantín norteamericano *Macedonia*, que salió del Callao el 10 de diciembre de 1818.[108] El arribo de la escuadra chilena a fines de febrero siguiente llevó a cancelar la salida de la *Sebastiana*.

[106] Ibídem, p. 305. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 63, carpeta 5/3/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 134, Lima 8/8/1818; y legajo 64, carpeta 10/6/1819, Blanco al secretario de Marina, Callao 20/10/1818.

[107] Ídem. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 351 y 375.

[108] Ídem., pp. 383-387.

A mediados de noviembre de 1818 la *Esmeralda*, la *Venganza* y el *Aránzazu* salieron del Callao, las primeras llevando tropas y pertrechos a Arica y Mollendo, y el último con dinero y pertrechos para Valdivia. Cumplida esa comisión, las fragatas retornaron al Callao el 11 de enero de 1819, sin haber avistado buques enemigos en su travesía.[109]

Ese mismo mes el *Aránzazu* llegó a Valdivia, donde se supo que Sánchez se preparaba a abandonar Talcahuano y replegarse a la orilla derecha del Bío Bío con algo más de 2 000 hombres, a los que se sumaban unos 2 000 araucanos armados con lanzas. Con tales noticias el pailebote retornó al Callao el 8 de febrero. Para mayo de ese mismo año Sánchez se encontraba ya en Valdivia con unos setecientos hombres, habiendo tenido muchos desertores en el camino y fuertes pérdidas en el cruce del Bío Bío. Asimismo, había dejado varios puestos en la frontera de Arauco a órdenes del capitán Vicente Benavides para hacer guerra de montaña en unión con los araucanos. Con las fuerzas de la plaza, Sánchez contaba con 1 030 hombres, entre ellos 5 artilleros y 22 soldados de marina.[110]

A fines de agosto de 1819 el *Aránzazu* fue enviado nuevamente a Chiloé y Valdivia con armas y pertrechos, cruzando luego sobre las islas Mocha y Santa María antes de retornar al Callao en diciembre. A bordo venía el coronel Sánchez, quien había sido reemplazado por el coronel Fausto del Hoyo.[111]

Como se ha visto, la actividad corsaria había sido particularmente intensa en la ría guayaquileña, por lo que a principios de diciembre se envió a Guayaquil a la *Cleopatra* con 4 cañones de 18 libras, fusiles y pertrechos para fortificar el lugar y armar las 4 cañoneras construidas con aporte del vecindario por el capitán de puerto capitán de fragata Joaquín de Villalba. También transportó al coronel de ingeniería Atero, quien debía dirigir las obras de fortificación del puerto. Retornó en conserva con la goleta *Mercedes*, pero ambas naves se separaron a la altura de Huarmey.[112] El 8 de

109 Ídem, pp. 384-385 y 393-394. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 63, carpeta 27/2/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 160, Lima 27/2/1819.

110 Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 401 y 478-485.

111 Ídem, pp. 516-517, 547, 580, 630-631.

112 Ídem, pp. 386-387, 399. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 63, carpeta 27/2/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 160, Lima 27/2/1819. *Gaceta del Gobierno de Lima* III, n°

febrero de 1819 salieron la *Sebastiana* y el *Pezuela* para proteger la recalada de la *Cleopatra*, arribando con ella el 16.[113]

Mientras estas actividades tenían lugar, en noviembre de 1818 arribó al Callao la fragata de guerra británica *Andromache*, sabiéndose por ella que una división chilena había salido de Valparaíso al mando del vicealmirante Thomas Alexander Cochrane.[114]

Ataques de Cochrane al Callao

A mediados de diciembre de 1818 lord Thomas Alexander Cochrane, quien había dejado el servicio naval británico como capitán de fragata, asumió el mando del escuadrón chileno con el grado de vicealmirante. Izó su insignia en la *O'Higgins*, nuevo nombre de la capturada *María Isabel*, e inició preparativos para atacar de inmediato a las fuerzas españolas en el Callao, contando para ello con el navío *San Martín*, la fragata *Lautaro*, la corbeta *Chacabuco* y otras naves menores.

Ese mismo mes llegaron al Callao las noticias sobre estos hechos gracias a buques neutrales, ante lo cual la Junta de Guerra presidida por Pezuela determinó conservar las fuerzas navales en puerto y preparar la defensa del mismo aumentando las fuerzas sutiles y construyendo algunas baterías en tierra. Las fuerzas sutiles quedaron formadas por las embarcaciones menores de los buques de guerra y mercantes, pero el principal problema que se enfrentaba era dotarlas adecuadamente, pues resultaban escasos los marineros disponibles en el Callao. Para cubrir esa deficiencia se utilizó a "los indios llamados fajineros, que afectos a este ramo para el servicio de la fortificación, por lo que están exentos del pago de tributo, se emplean para su subsistencia en la pesca". La primera línea de defensa quedó conformada por los buques de guerra, a los se sumó la fragata *Resolución*, habilitada con piezas de 18 y 12 libras. En tierra, además de los castillos, se instaló una batería en el Arsenal para cubrir la parte sur del puerto, servida por el personal de maestranza, la

74 (20/11/1818), pp. 612-614.

[113] Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 406-407.

[114] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 63, carpeta 9/4/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 150, Lima 14/11/1818.

misma que contaba con 5 piezas de 24 libras. Tanto la *Resolución* como las fuerzas sutiles fueron dotadas de hornillos para emplear bala roja.[115]

Para febrero de 1819 las fuerzas sutiles estaban conformadas por cinco lanchas artilladas cada una con una pieza de 24 libras y dos obuses de 3, además de dos lanchas de fuerza con la misma artillería, dos botes con un obús de 7 libras, y otros 17 botes de los mercantes igualmente artillados, además de los del comandante general, capitán de puerto y buques de guerra.[116]

El escuadrón chileno se presentó en el Callao el 28 de febrero, en momentos en que el virrey Pezuela se encontraba embarcado en el *Maypú* verificando un simulacro defensivo. La densa niebla que cubría la bahía comenzó a despejar hacia mediodía, cuando las fuerzas sutiles retornaban al fondeadero, permitiendo que los vigías del *Maypú* avistaran una fragata con bandera española que se acercaba al puerto. Pezuela quiso ir a reconocerla, pero el comandante del bergantín le indicó que estaba prohibido hacer reconocimientos con el virrey a bordo, por lo que arribó al puerto y lo desembarcó. Tal precaución lo libró de caer en poder de la *O'Higgins*, que era la nave que se acercaba.[117]

Tras apresar la última de las lanchas que se dirigía al fondeadero, Cochrane penetró al puerto y hacia las dos de la tarde comenzó a disparar contra los buques y los castillos, siendo seguido luego por sus otras naves. Luego de cuatro horas de sostenido fuego, que produjo 15 muertos y dos heridos entre los defensores, Cochrane rompió contacto, iniciando el bloqueo del puerto. Asimismo, ocupó la isla San Lorenzo, donde estableció un pequeño taller para preparar artificios incendiarios que pensaba emplear en brulotes que impactaran la línea defensiva.[118]

Mientras Cochrane sostenía el bloqueo del Callao, algunos de sus buques incursionaron en Chancay, donde apresaron a la fragata *Bárbara*, los

[115] Ídem, legajo 65, carpeta 3/11/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 158, Lima 27/2/1819.

[116] Ídem, legajo 65, carpeta 3/11/1819, estados generales de las lanchas cañoneras, así como de las lanchas y botes, 23/2/1819.

[117] Fernández Duro, *Armada española...*, IX, p. 196. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 410-411.

[118] Fernández Duro, *Armada Española...*, IX, p. 196. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, p. 401.

bergantines *Lucero*, *Carbonero* y *Carmen*, incendiado al segundo y varando al último. Asimismo, en la boca del puerto capturaron a la fragata *Victoria*, que venía de Chiloé.[119]

Un nuevo ataque tuvo lugar la noche del 22 de marzo, siendo destruido en el curso del mismo uno de los brulotes contrarios. Por otro lado, el 25 de marzo las fuerzas sutiles atacaron el fondeadero chileno, que iba desde el boquerón hasta el cabezo de la isla San Lorenzo. En la noche siguiente Cochrane se retiró con su división a las islas Hormigas, y al no vérseles delante del puerto se despachó al *Maypú* y al *Aránzazu* para que ubicaran su posición. Se había dirigido con la *María Isabel* y la *Lautaro* a incursionar sobre Huacho, Huaura, Paita, Huarmey y Supe, lugar este último donde tuvo un breve enfrentamiento con las fuerzas realistas. Poco después puso proa hacia Valparaíso, a donde arribó a principios de junio.[120]

El bloqueo quedó a cargo de la *Chacabuco,* siendo reforzada poco después por el *San Martín* y los bergantines *Galvarino* y *Puyrredón*, constituyendo una división al mando del contralmirante Blanco Encalada. La noche del 22 de abril 26 lanchas cañoneras y botes de fuerza salieron del Callao con intención de atacar al escuadrón de Blanco Encalada, que desde hacía algunos días estaba a la vista entre Chorrillos y Lurín. No lo encontraron, pero permanecieron en Chorrillos al menos hasta el 24, cuando se presentaron las naves enemigas.[121] Los usuales problemas logísticos que habían tenido los buques realistas al bloquear Valparaíso fueron ahora sentidos por la división chilena, que debió abandonarlo algunas semanas después por falta de víveres y agua.[122] Poco después del alejamiento de Blanco Encalada arribó a la boca del puerto el bergantín norteamericano *Elena María*, con víveres para su división, siendo capturado el 17 de mayo por la *Venganza*.[123]

[119] Pezuela, *Memoria de gobierno...*, p. 414.

[120] Ídem, pp. 417-423. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 65, carpeta 12/11/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 171, Lima 6/7/1819. Fernández Duro, *Armada española...*, IX, p. 197.

[121] Pezuela, *Memoria de gobierno...*, p. 442.

[122] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 65, carpeta 12/11/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 171, Lima 6/7/1819.

[123] Ídem, legajo 65, carpeta 10/12/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 166, Lima 25/5/1819. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 458-459.

Si bien el bloqueo del Callao había sido levantado, quedó en la zona la fragata corsaria *Rosa de los Andes*, al mando de John Illinworth, que el 4 de mayo apresó a la mercante *Tres Hermanos*, procedente de Bilbao, echando en tierra a sus tripulantes cerca a Pisco. Luego de ello se dirigió al norte, saqueando Sechura el día 11. La *Venganza* y la *Esmeralda* salieron en su búsqueda a principios de julio, siendo seguidas poco después por la *Sebastiana* y el *Maypú*, que luego de escoltar hasta cierta distancia de la costa a la mercante *San Antonio*, con registro de plata y oro para España, debían unirse a las primeras para limpiar la zona de enemigos. Ambas divisiones estuvieron cruzando por la costa central, sin llegar a reunirse, retornando al Callao a fines de ese mismo mes.[124]

Mientras aún se encontraba la división de Blanco Encalada frente al Callao, Pezuela recibió las alentadoras noticias de que el navío *San Telmo* y la fragata *Diana* habían salido en enero o febrero de ese año con dirección al Callao; que el primer batallón del Numancia, con 1 132 plazas, había llegado de Popayán a Quito y se disponía a pasar a Lima; y que, finalmente, se alistaba una gran expedición para recuperar el Río de la Plata.[125] Lejos estaba de saber que solo la segunda de estas noticias llegaría a concretarse, pues el *San Telmo* se perdió y en vez de la *Diana* arribó la *Prueba*, mientras que la expedición al Río de la Plata nunca llegó a concretarse.

Algunas de estas noticias llegaron a Chile, motivando que Cochrane volviera a hacerse a la mar a principios de septiembre de 1819 con el propósito de destruir a las fragatas de guerra españolas para evitar su posible reunión con la división que venía de España. La división chilena, compuesta por los seis buques antes mencionados y la corbeta *Independencia*, recién arribada de Estados Unidos, llevaba consigo las presas *Jerezana* y *Victoria* para utilizarlas como brulotes, y varios cohetes incendiarios, similares a los que Cochrane había usado contra buques franceses en Rochefort en 1809.

Los buques chilenos llegaron al Callao el 28 de septiembre y el 30 ingresó a la bahía un bote con bandera de parlamento con una carta de Cochrane a Pezuela planteando un enfrentamiento entre ambas escuadras.[126] Semejante

124 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 65, carpeta 12/11/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 171, Lima 6/7/1819. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 488-489, 499-500.

125 Ídem, p. 445.

126 Fernández Duro, *Armada española...*, IX, pp. 209-211.

propuesta pecaba de ingenuidad, pues aceptarla implicaría para los buques españoles no solo enfrentar una fuerza superior sino además perder el apoyo ofrecido por las defensas de tierra. Rechazada por el virrey, los ataques a la plaza se iniciaron en la noche del 1° de octubre y se mantuvieron durante varias noches más, en el curso de los cuales los cohetes demostraron ser armas eficaces, llegando a atravesar la cubierta de la *Cleopatra* y causar algunos daños en la población, pero no lo suficientemente poderosos como para destruir los buques españoles. Los brulotes tampoco tuvieron mucha suerte, y uno de ellos fue destruido por el fuego defensivo la noche del 5.[127]

Fue en esas circunstancias que arribó la *Prueba*, dándose cuenta su comandante de la situación por lo que puso proa a Guayaquil. Mientras tanto, tras capturar una fragata mercante con 500 000 de pesos en plata a bordo, Cochrane levantó el bloqueo y pasó a la ría del Guayas en busca de esta fragata, despachando al capitán de navío Martín Jorge Guise con la *Lautaro*, el *Galvarino* y el brulote *Jerezana* hacia Pisco, plaza que ocuparon algunos días.

La exitosa defensa del puerto chalaco mereció que el virrey Pezuela otorgara algunos ascensos, entre ellos el de jefe de escuadra para Vacaro, promoción que fue posteriormente ratificada por el rey, concediéndose además una medalla a los defensores.[128]

El viaje de la *Prueba*

Atendiendo a los repetidos pedidos de auxilio efectuados tanto por Pezuela como por Vacaro, a mediados de mayo de 1819 finalmente salió de Cádiz una división naval al mando del brigadier Rosendo Porlier, formada por los navíos *San Telmo* y *Alejandro I*, y la fragata *Prueba*. Desde el inicio de la travesía el segundo de los navíos, que había servido en Rusia con el nombre de *Dresde*, presentó diversos problemas, perdiendo dos veces el mastelero y embarcando gran cantidad de agua. El 11 de junio, tras pasar el Ecuador, la situación de ese navío se tornó crítica, al punto que en junta de comandan-

[127] Ídem, IX, pp. 198-199. MNM, ms. 1546, doc. 16, Pezuela al secretario de Marina, n° 16, Lima 29/11/1819. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 534-536, 544.

[128] Pilar Peñalba Hernández y Alonso Camino Álvarez, *Catálogo de medallas históricas del Museo Naval de Madrid*, I, p. 183.

tes se acordó su retorno a Cádiz. El *San Telmo* y la *Prueba* continuaron hacia el sur, en compañía de la mercante *Primorosa Mariana*, pero la *Prueba* se separó del convoy antes de enfrentar el cabo de Hornos. La *Primorosa Mariana* logró arribar al Callao a mediados de octubre, justo cuando la escuadra chilena se había retirado del puerto, informando que había continuado con el *San Telmo* hasta el cabo de Hornos, donde lo perdió de vista en los 62° Sur. En ese momento el navío había perdido la verga mayor y la pala del timón, y poco después desaparecería en las procelosas aguas antárticas.[129]

Por su parte, al mando del capitán de navío Melitón Pérez del Camino, la *Prueba* empleó casi 40 días para poder doblar el cabo de Hornos y, tras reconocer Juan Fernández y recalar sobre Nazca, el 4 de octubre de 1819 arribó a la bahía de Chorrillos. Ante la eventualidad de que el Callao se hallase bloqueado, la *Prueba* izó bandera británica y se acercó al boquerón que divide ambas bahías, desde donde se avistaron varias naves fondeadas fuera del puerto. Sospechando acertadamente que se trataba de la escuadra chilena, Pérez del Camino se hizo mar afuera, retornando al día siguiente para volver a reconocer el puerto. Pese a ver banderas españolas en el castillo y en los buques fondeados, la posibilidad de caer en una trampa lo llevó a separarse nuevamente de la costa, dejando en Chorrillos una lancha con el alférez de fragata Ramón López Llanos para que informara de su llegada y del pronto arribo del *San Telmo*. Este oficial marchó de inmediato a Lima y fue recibido por Pezuela, pasando luego al Callao en compañía de Toribio Acebal, secretario del virrey, para informar a Vacaro de la situación y pedir su opinión.[130]

Pese a que el puerto se hallaba bajo ataque, y Vacaro estaba en la línea defensiva, Acebal y López Llanos lograron presentarse ante él. Ya desde el día anterior los defensores del puerto se habían percatado de la presencia de una fragata de guerra con bandera británica reconociendo el puerto, sospechando fuese española por las noticias que había brindado la corbeta británica *Slaney*. Enterado de la situación, Vacaro se mostró conforme con la propuesta de Pezuela, consistente en instruir a la *Prueba* para que repusiera víveres en Pisco y luego permaneciera a la altura del Callao para poder arribar al puerto en caso

[129] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 65, carpeta 12/11/1819, Pérez del Camino al secretario de Marina, Guayaquil 4/2/1820.

[130] Ibídem. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 537-538.

que los enemigos abandonaran el bloqueo. Sobre esa base, se despachó un pescador chorrillano con instrucciones para Pérez del Camino, mientras que López Llanos también se dirigió a ese puerto para tratar de reembarcarse. Asimismo, se dispuso que el capitán de fragata Joaquín Bocalán se dirigiera a Pisco para embarcarse en la fragata y poner al tanto a Pérez del Camino del estado general de la guerra.[131]

La tarde del 6, cuando la *Prueba* volvió a presentarse en Chorrillos, recibió las instrucciones despachadas en la canoa del pescador chorrillano, pero al ver que cuatro buques enemigos salían del Callao Pérez del Camino mandó avisar al bote en que venía López Llanos que retornara a tierra, haciéndose nuevamente a la mar y logrando evadirlos durante la noche.[132] Sin embargo, tomando en cuenta la situación de su nave, con la verga mayor rendida y un tercio de su dotación enferma, así como el poco abrigo que podría obtener en Pisco, Pérez del Camino convocó a junta de oficiales y optó por dirigirse a Guayaquil. Tal decisión resultó ser un error, pues en la noche del 7 la división bloqueadora abandonó el Callao, y al dirigirse a Guayaquil postergaba en no menos de tres meses la deseada concentración del poder naval español en el Pacífico Sur.[133]

Pocos días después la *Prueba* arribó a Paita, donde embarcó un práctico y recibió algunos víveres frescos, desembarcando al pasajero Vicente Berros Villarica, quien llegó a Lima el 21 de octubre con un reporte sobre las acciones e intenciones de la fragata.[134] Dos días antes la *Prueba* había arribado a Guayaquil, con casi 250 enfermos a bordo, iniciándose de inmediato los trabajos para repararla. Mientras tanto, una parte del escuadrón chileno volvió a restablecer el bloqueo del Callao el 8 de noviembre y Cochrane, con la *María Isabel*, la *Lautaro* y dos bergantines, se dirigió a la ría del Guayas en busca de la *Prueba*, arribando a la zona a finales de ese mes. En Puná tomaron a las

[131] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 66, carpeta 26/5/1820, Vacaro al secretario de Marina, n° 182, Callao 23/10/1819. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 538-539.

[132] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 66, carpeta 26/5/1820, Vacaro al secretario de Marina, n° 182, Callao 23/10/1819.

[133] Ídem, legajo 67, carpeta 3986, Vacaro al secretario de Marina, n° 192, Callao 23/12/1819. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, p. 548.

[134] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 67, carpeta 3986, Vacaro al secretario de Marina, n° 192, Callao 23/12/1819.

fragatas *Begoña* y *Águila*, que se encontraban con carga de madera para el Callao. Al saberse esto, se reforzaron las defensas de Guayaquil y se despacharon cinco lanchas a la Punta de Piedras bajo el mando de los capitanes de fragata Joaquín Villalba, capitán de puerto, y Luis Pardo, quien había arribado recientemente con instrucciones para Pérez del Camino y para embarcarse como su segundo comandante. La dotación de la *Prueba* participó activamente en los preparativos de la defensa.[135] Pardo, el alférez López Llanos y los tres marineros del bote que había quedado en Chorrillos, habían arribado a Guayaquil en el bergantín *Alcance*, en el que se remitía para la fragata pan y carne para 60 días. También se le proveyó de fondos para cubrir las reparaciones que con tanta urgencia requería la fragata y algo de los atrasados sueldos de su dotación.[136]

La *Prueba* permaneció varios meses en Guayaquil, y si bien logró carenarse, tuvo que enfrentar el grave problema de la deserción. Los reportes que sobre esto pasó su comandante indican que desde su arribo hasta enero de 1820 había perdido más de la mitad de su dotación sin poderla reemplazar, lo que ponía en grave riesgo sus posibilidades de volver a hacerse a la mar.[137]

Mientras tanto, el 12 de diciembre Cochrane abandonó Puná y se dirigió con el *O'Higgins, Intrépido*, *Moctezuma* y sus presas a Juan Fernández para tratar de interceptar al *San Telmo*, cuyo arribo al Pacífico aún se esperaba. Sin noticias del buque de Porlier, pasó a reconocer Valdivia, dirigiéndose luego a Talcahuano, donde embarcó alguna tropa adicional que empleó en tomar los fuertes que defendían la boca del río de Valdivia en la noche del 2 de febrero de 1820, logrando la rendición de la plaza al amanecer. Posesionado de la misma, apresó al bergantín *Potrillo*, que llegaba del Callao con auxilios luego de haber dejado pertrechos en Chiloé, y a la fragata *Dolores*, que estaba fondeada fuera del puerto. De inmediato trató de repetir su éxito

[135] Ídem, legajo 65, carpeta 12/11/1819, Pérez del Camino al secretario de Marina, Guayaquil 4/2/1820; y legajo 67, carpeta 3987, Vacaro al secretario de Marina, n° 196, Lima 26/1/1820, Pérez del Camino a Vacaro, Guayaquil 29/12/1819.

[136] Ídem, legajo 67, carpeta 3986, Vacaro al secretario de Marina, n° 192, Callao 23/12/1819. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, p. 550.

[137] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 67, carpetas 3986, Vacaro al secretario de Marina, n° 192, Callao 23/12/1819, Anexo 3, Pérez del Camino a Vacaro, Guayaquil 29/11/1819; y 3987, Vacaro al secretario de Marina, n° 198, Lima 20/2/1820, anexos, Pérez del Camino a Vacaro, Guayaquil 29/12/1819 y 14/1/1820.

en San Carlos de Chiloé, pero el ataque que realizó el 28 de febrero fracasó, dirigiéndose luego a Valparaíso.[138]

Las fragatas españolas

El 22 de diciembre de 1819 la *Venganza* y la *Esmeralda* salieron del Callao para proteger la recalada de la *Palafox* y la *Mexicana*, que habían arribado a Pisco para informarse del estado del puerto. El 13 de enero de 1820, días después de retornar de esa comisión, la *Venganza* volvió a hacer una breve salida hasta las Hormigas, para escoltar a la *Margarita* que se dirigía a Chiloé con escala en Huacho, y de regreso avistó un buque grande que no pudo reconocer.[139]

Para entonces la situación general se tornaba cada vez más complicada para las fuerzas realistas. Se sabía que San Martín había retornado de Mendoza a Santiago de Chile con más de 3 000 hombres con la intención de conducir una expedición sobre el Perú, operación plenamente factible pues los independentistas contaban con un adecuado grado de control del mar. Disputárselo resultaba poco probable con los medios disponibles, más aún con la fragata *Prueba* aún en Guayaquil y con dificultades para salir por el gran número de deserciones que había sufrido. No había muchas opciones, era necesario reunir las tres fragatas (*Prueba*, *Esmeralda* y *Venganza*) para que con los pocos buques de guerra que aún quedaban y los mercantes armados pudieran constituir una amenaza razonable a las operaciones enemigas.

Tal fue el razonamiento de Vacaro, y por ello propuso a Pezuela que la *Esmeralda* y la *Venganza* pasaran a Guayaquil y retornaran con la *Prueba* lo más pronto posible. Aprobado el plan, al mando de Coig las referidas fragatas zarparon el 9 de febrero, escoltando primero a la *Aránzazu* 25 leguas mar afuera para que se dirigiera a Arica con 250 quintales de pólvora, armas y municiones.[140] Además de 100 hombres adicionales para dotar a la

[138] Fernández Duro, *Armada española...*, IX, pp. 291-293. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, p. 565.

[139] Pezuela, *Memoria de gobierno...*, p. 580 y 631.

[140] Ídem, p. 647-649. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 67, carpeta 3987, Vacaro al secretario de Marina, n° 198, Lima 20/2/1820, Vacaro a Coig, Callao Lima 8/2/1820; Estados de Fuerza y Vida 2235/16, *Esmeralda*, Callao 9/2/1820.

Prueba, las fragatas transportaban 50 000 pesos, fornitura y pasajeros que fueron desembarcados en Paita para apoyar a la división de Piura. Al llegar a Puná, el 18 de febrero, la *Prueba* ya se encontraba en esa isla, y cinco días más tarde las tres fragatas se hicieron a la mar con destino a Huacho, donde debían tomar noticia de la situación y recibir nuevas instrucciones.[141]

Mientras las fragatas navegaban hacia el sur, en Lima se recibió información de que la expedición independentista zarparía a mediados de marzo. Ante la posibilidad de que su objetivo primario fuese la capital del virreinato, Pezuela decidió traer 800 hombres del ejército de reserva de Arequipa. En consecuencia, al llegar a Huacho, el 11 de marzo, Coig encontró instrucciones para dirigirse a Mollendo para embarcar al batallón de granaderos de reserva (600 hombres) y al escuadrón de la Unión (160 efectivos). Cumplida esta comisión arribaron al Callao el 14 de abril.[142]

Para entonces ya se conocía la pérdida de Valdivia, por lo que Pezuela pensó emplear las fragatas para recuperar esa plaza, pero tras meditarlo mejor tuvo que descartar esa idea pues aun cuando lo hubiera podido lograr no estaba en condiciones de sostenerla posteriormente. Lo que sí podía apoyar, con mayores posibilidades de éxito, era Guayaquil, y para reforzar sus defensas dispuso que pasaran a ese puerto la *Prueba*, el *Maypú* y la mercante *Xaviera*, transportando al batallón de granaderos venido de Mollendo, así como pertrechos, munición y tropa para Paita y Arica. Al mando del propio Vacaro, esos buques salieron el 22 de abril, y luego de recoger al batallón de granaderos en Chancay, y desembarcar lo que tenía destinado a Paita, arribaron a Guayaquil el 1° de mayo. Desembarcados los granaderos y embarcada en la *Prueba* una compañía del batallón Numancia, ambas naves de guerra zarparon el 6 de mayo para cruzar hasta Panamá, pero una semana más tarde el *Maypú* debió retornar a Guayaquil por tener averiada su arboladura. Luego de repararla, zarpó hacia el Callao, a donde ingresó el 9 de junio.[143]

Por su parte, la *Prueba* recaló en Santa Elena, Montecristi y la boca del río Esmeraldas para tomar noticias del enemigo, y a mediodía del 14, a la

141 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 67, carpeta 29/12/1820, Vacaro al secretario de Marina, n° 199, Lima 23/4/1820.

142 Ibídem. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 695-696.

143 Pezuela, *Memoria de gobierno...*, p. 722. MNAAHP, ms. 793, acuse de recibo al comandante militar de Paita, Piura 22/5/1820.

altura de punta Manglares, avistó un buque a barlovento. Ambos se acercaron con intenciones de reconocerse, hasta que a las tres de la tarde la nave avistada viró en redondo y cambió el pabellón británico por el chileno. Se trataba de la fragata corsaria *Rosa de los Andes*, que logró evadirla al caer la noche. Al amanecer la descubrieron a cinco leguas a sotavento y la *Prueba* se lanzó sobre ella, persiguiéndola hasta caer la noche, cuando trabaron combate cerca a la isla Gorgona. La acción duró cerca de una hora y la fragata enemiga quedó muy dañada, falleciendo su comandante, pero logró nuevamente evadirse al amparo de la obscuridad. Al amanecer el 16 no se vio señales de ella, por lo que la *Prueba* se dirigió a la costa de Popayán, donde descubrieron a la corsaria internándose en el río Izquande. Se fue sobre ella nuevamente, pero los bajos de la costa le impidieron seguirla. Vacaro despachó tres botes a explorar tierra y al retornar indicaron que no se veía al buque enemigo, pero que su dotación había saltado a tierra. Ante esto, Vacaro decidió pasar nuevamente a la Gorgona para hacer agua y leña, poniendo luego proa hacia Arica, donde arribó el 4 de julio. Tras dejar los auxilios que llevaba para ese puerto se dirigió a Pisco, donde Vacaro desembarcó al haber tenido noticias de que el Callao se encontraba bloqueado nuevamente y comprender que la *Prueba* tendría que dilatar su ingreso al puerto, lo que sólo se pudo verificar el 16 de julio.[144]

Cinco días después la *Venganza* y la *Esmeralda* salieron del Callao hacia Quilca para traer al Callao al batallón Victoria, fuerte en 700 plazas, retornando el 11 de agosto.[145] Poco después se supo que la goleta insurgente *Terrible* había desembarcado espías en la costa de Pisco, por lo que se despachó al *Maypú* y al *Aránzazu* en su búsqueda, retornando el 5 de septiembre sin haberlos podido encontrar.[146]

Un par de semanas antes, el 20 de agosto, zarparon de Valparaíso 14 transportes conduciendo 4 700 soldados que al mando del general San Mar-

144 Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 734-735. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 67, carpeta 29/12/1820, Vacaro al secretario de Marina, n° 201, Lima 8/8/1820; *Suplemento de la Gaceta del Gobierno de Lima* V, n° 41 (6/7/1820), Presidente de Quito, Aymerich, a Pezuela, Quito, 10/6/1820; incluye parte del teniente gobernador de Barbacoa, Antonio Rodríguez y Moreno, al presidente de Quito, Barbacoa 30/5/1820.

145 Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 735, 744.

146 Ídem, p. 754.

tín debían iniciar la campaña independentista en el Perú. Cochrane daba escolta a este convoy con los siete buques de guerra de que disponía. Se iniciaba así una nueva etapa en la guerra de independencia americana.

La guerra en el Perú

La noticia del zarpe de la expedición independentista fue prontamente conocida en Lima, pero existía gran incertidumbre sobre el lugar a donde se dirigiría. Finalmente, cuando se supo que habían arribado a Pisco el 7 de septiembre, Pezuela optó por despachar a la *Venganza* y a la *Esmeralda* para verificar que se no trataba de un amago destinado a hacerlo desplazar sus fuerzas para luego dirigirse a otro punto más cercano al Callao. Las fragatas salieron el día 10 y luego de constatar que efectivamente estaba desembarcando una fuerza expedicionaria retornaron al Callao el 25.[147]

Convencido de que la invasión del virreinato finalmente se había iniciado con una operación destinada a amenazar su capital, Pezuela trató de reforzar sus defensas, y entre otras medidas dispuso que las fragatas *Prueba* y *Venganza*, al mando del capitán de navío José Villegas, pasaran a Arica para traer al brigadier Canterac con un batallón de infantería y un escuadrón de caballería, totalizando 740 hombres. Las naves salieron el 10 de octubre y arribaron a Arica el 12 de noviembre, pero al no haber llegado aún las tropas que debían transportar se dirigieron al morro de Sama en busca de la fragata contrabandista *Caledonia*, retornando a Arica el 17 cuando finalmente embarcaron esas fuerzas y se hicieron a la mar dos días después. Luego de tocar en Mollendo, la noche del 23 entraron en comunicación con el bergantín goleta *Nuestra Señora del Carmen,* alias *Inocencia*, del capitán Nicolás Incháustegui, quien traía pliegos de Vacaro con noticias sobre el ataque que la división enemiga había efectuado al Callao y la pérdida de la *Esmeralda*, y con ella de las señales empleadas por las fuerzas españolas.[148]

[147] Ídem, pp. 754-755, 770.

[148] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 69, carpeta 28/6 a 25/7/1821, Vacaro a Villegas, Lima 6/11/1820, reservada de la misma fecha y Lima 8/11/1820; Anselmo Gago a Villegas, Arica, 12/11/1820.

En efecto, tras despachar una división al interior del país, la expedición independentista se había reembarcado el 25 de octubre y presentado delante del Callao cuatro días después. Mientras los transportes y algunas naves de escolta se dirigían a Ancón, donde la fuerza expedicionaria fue desembarcada, Cochrane estableció un nuevo bloqueo al puerto. La defensa marítima estaba formada por el bergantín *Pezuela*, el pailebote *Aránzazu* y mercantes armados unidos por una cadena formada con perchas de arboladura cuyos extremos se ubicaban en la *Esmeralda* y el *Maypú*, fondeados hacia el norte de la rada. Asimismo, 14 lanchas armadas complementaban la línea defensiva. El fondeadero de los neutrales se encontraba muy cerca a la apertura de la cadena, que se hallaba entre los dos buques de guerra mencionados, siendo los más próximos las fragatas de guerra británica *Hyperion* y norteamericana *Macedonian*. Reconocidas las defensas del puerto, Cochrane planeó llevar a cabo un audaz ataque nocturno con sus embarcaciones menores, acercándose entre los buques neutrales. Su primer intento, en la noche del 4 al 5 de noviembre, fracasó al perderse los botes, pero en la noche siguiente las cuatro lanchas, once botes y seis chalupas que transportaban a los 240 atacantes lograron alcanzar la costa a la altura de la batería de San Joaquín, que defendía el extremo norte del puerto, metiéndose luego entre el castillo de San Miguel y los neutrales, para ocultarse entre ellos hasta medianoche cuando se lanzaron rápidamente sobre la *Esmeralda* y el *Maypú*.

Si bien las dos columnas de lanchas atacantes fueron avistadas desde esas naves y desde la lancha de fuerza n° 5, que fue capturada al inicio de la acción, se hallaban tan cerca que fue imposible emplear su artillería para detenerlas y pronto se vieron abordadas por diversos puntos. El ataque a la *Maypú* logró ser rechazado con apoyo de algunas lanchas de fuerza dirigidas por el propio Vacaro, quien se encontraba rondando en la bahía al momento de producirse el ataque, pero poco pudieron hacer para salvar a la *Esmeralda*, blanco principal de la acción, donde se luchó con ardor y ambas partes sufrieron numerosas bajas.[149]

149 Ídem, legajo 72, carpeta 26/3/1821 a 18/10/1822, Vacaro al secretario de Marina, n° 216, Lima 12/11/1820; Coig al secretario de Marina, 12/1820. También en MNM, ms. 1924, ff. 1-43, Pezuela al secretario de Marina, Lima 13/11/1820.

La tropa y marinería de guardia de la *Esmeralda* se concentró en el castillo, donde fueron finalmente reducidos, y mientras el resto de la dotación ofrecía tenaz resistencia en la batería, entrepuente, camareta de oficiales y hasta en la santabárbara, en cubierta se maniobró para sacar la fragata del fondeadero. Esta operación se llevó a cabo bajo fuego de los castillos, arsenal, lanchas y otros buques de la línea defensiva, recibiendo varios impactos tanto esa fragata como los buques neutrales que se encontraban cerca, entre ellos los buques de guerra extranjeros mencionados. Antes del amanecer la resistencia había cesado y al clarear el día 6 los defensores del puerto vieron como la *Esmeralda* partía hacia el norte bajo bandera enemiga.[150]

Como ya se señaló, las bajas de ambos lados fueron numerosas. A tenor del parte de Coig, las de los atacantes superaron el medio centenar de muertos, y el doble de heridos, entre ellos el propio Cochrane, quien había dirigido el asalto. La misma fuente no da una cifra de los muertos defendiendo su fragata, pero entre ellos se cuenta al menos con uno de los cinco oficiales de guerra presentes a bordo, el sargento primero de artillería graduado de alférez de fragata José Zegarra, fallecido a consecuencia de sus heridas. Entre los 35 heridos de la fragata se encontraban el propio Coig y el capitán de fragata Melitón Pérez del Camino, quien por encontrarse de jefe de línea se hallaba a bordo al momento del ataque. Coig destacó la actuación de Pérez del Camino, del alférez de fragata José Ibarra y algunos otros individuos, así como de la tropa del Real Carlos y de la artillería de ejército que estaba a bordo.[151]

Como es usual, al consultar fuentes de los atacantes encontramos una versión bastante distinta. Así, Cochrane sólo reconoce 11 muertos y 22 heridos propios, habiendo causado 170 bajas a los defensores de la fragata.[152] Sea cual haya sido el número de prisioneros, a excepción de los oficiales y de aquellos criollos que optaron por unirse a las fuerzas independentistas, los demás fueron enviados a tierra en los días posteriores. Finalmente,

[150] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 72, carpeta 26/3/1821 a 18/10/1822, Vacaro al secretario de Marina, n° 216, Lima 12/11/1820; Coig al secretario de Marina, 12/1820.

[151] Ibídem. Fernández Duro, *Armada española...*, IX, pp. 315-318. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 794-795.

[152] Thomas Alexander Cochrane, *Servicios navales que, en libertar al Chile y al Perú de la dominación española, rindió el Conde de Dundonald*, pp. 88-89.

el 1° de diciembre se canjeó a los oficiales, no sin que antes Cochrane reconociera la gallarda defensa de la fragata y, en un acto de caballerosidad, devolviera a Coig su insignia y espada.[153]

Además del impacto sicológico que conllevó la pérdida de la *Esmeralda* para la causa realista, generó una violenta reacción en la población chalaca contra los anglosajones. Sobre la base de una vieja desconfianza contra "el inglés", el que la mayoría de los asaltantes fuesen anglosajones, y el que la *Hyperion* y la *Macedonian* hubiesen estado demasiado cerca a los hechos, llevó a que surgiera el rumor de que estas naves habían apoyado a los atacantes. Los incidentes comenzaron a presentarse poco después de concluida la acción, cuando algunos marineros de la *Esmeralda* lograron alcanzar la playa a nado, refiriendo que su buque había sido remolcado fuera del puerto por los botes de la *Macedonian*. Pronto se armó una turba con la intención de atacar a los anglosajones que ubicaran en el puerto, y estos a su vez buscaron protegerse, agrupándose y armándose. El resultado fue que se produjeron algunos incidentes y detenciones a partir de las cuatro de esa madrugada, pero lo más serio se produjo con las primeras luces del día, cuando un bote de la *Macedonian* se acercó al muelle. Una turba como de medio millar de personas, entre las cuales había algunos soldados y las enardecidas esposas, madres o hijas de los tripulantes de la *Esmeralda*, lo atacó con disparos, piedras y armas blancas, matando a dos de sus nueve tripulantes e hiriendo a otros seis antes de que un piquete del arsenal pudiera restablecer el orden.[154]

Para evitar mayores incidentes, el capitán de navío John Downes, comandante de la *Macedonian*, y otros extranjeros que se hallaban en Lima fueron escoltados hasta Chorrillos, donde se embarcaron en los botes de sus respectivas naves. Asimismo, los que habían sido detenidos o buscado refugio en el arsenal o los castillos del Callao, fueron remitidos discretamente a bordo de los buques neutrales. Poco después, el 9 de noviembre, se produjo un nuevo

[153] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 72, carpeta 26/3/1821 a 18/10/1822, Cochrane a Coig, Callao 30/11/1820.

[154] Ídem, legajo 72, carpeta 26/3/1821 a 18/10/1822, Vacaro al secretario de Marina, n° 216, Lima 12/11/1820; Pezuela al secretario de Marina, Lima 13/11/1820, anexo 6, sumario sobre el ataque al bote del *Macedonian*. NARA, RG 45, Journal of Lt. Charles Gaunt Aboard the *U.S.S. Macedonian* 1818-1820, pp. 99-100; Captains's Letters, vol. 65, doc. 78. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 797-798.

incidente, cuando la goleta norteamericana *Rampant* trató de acercarse al muelle para facilitar su carga, pese a habérsele negado el permiso para ello. Con las primeras luces la referida nave se presentó sobre la línea defensiva, la misma que abrió fuego sobre ella por considerar sospechosa su actitud, obligando a su dotación a abandonar la nave, la que fue apresada y conducida al interior del puerto. La inmediata protesta del capitán Downes generó un tenso intercambio de correspondencia con Vacaro y Pezuela, quienes reconocieron que se había cometido un error por lo que se procuró reparar las averías que había sufrido la *Rampant* y se le devolvió a su capitán.[155]

Poco después, el 22 de noviembre, tras tomar conocimiento de los sucesos del Callao y también de la pérdida de Guayaquil el 9 de octubre, Villegas convocó a junta de oficiales para determinar el destino de las fragatas *Prueba* y *Venganza*, a las que se había unido el ya mencionado *Inocencia*. Participó en dicha junta el brigadier Canterac, acordándose desembarcar su división en Cerro Azul o Chilca, cosa que se hizo el 27 de noviembre. Informado en ese puerto de que la *O'Higgins*, *Lautaro*, *Esmeralda* y *Galvarino* se dirigían en busca de sus naves, y teniendo en cuenta que sus instrucciones indicaban que su primera preocupación debía ser conservarlas, Villegas convocó a junta de oficiales en la que se acordó cruzar sobre las Hormigas hasta recibir instrucciones. Asimismo, despachó al *Inocencia* a reconocer Chilca, donde tuvo que varar al ser alcanzado por los buques enemigos.

Luego de permanecer dos semanas sobre las Hormigas sin recibir las esperadas órdenes, y considerando que el estado de sus naves no le permitía forzar el bloqueo, una nueva junta de oficiales, llevada a cabo el 12 de diciembre, determinó que las fragatas se dirigieran a Acapulco, tocando en Panamá para informar sobre sus movimientos. Con serias limitaciones de leña, víveres y agua, y con numerosos enfermos a bordo, las fragatas arribaron a Taboga el 26 de diciembre, desde donde Villegas despachó a su segundo, el teniente de navío Eugenio Cortés, para que informe al comandante general de Panamá de su llegada y situación. Tras embarcar agua y leña, las fragatas pasaron a Perico, puerto de Panamá, donde recibieron un mes de pan y carne, así como

[155] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 72, carpeta 26/3/1821 a 18/10/1822, Pezuela al secretario de Marina, Lima 13/11/1820, anexo 5, Vacaro a Pezuela, 10/11/1820. NARA, RG 45, Captains's Letters, vol. 65, doc. 78.

algunos fondos para atender algo de los atrasados sueldos de la gente. El 8 de enero de 1821, con registro de caudales para Acapulco y San Blas, las fragatas zarparon en demanda del primero de estos puertos.[156]

Bajo ataques constantes desde el inicio de la guerra de independencia mexicana, Acapulco había estado en poder de los independentistas desde agosto de 1813 hasta abril siguiente, quedando luego sometido al asedio de las fuerzas de Vicente Guerrero. Para acabar con ellas, en noviembre de 1820 el virrey Juan Ruiz de Apodaca había nombrado comandante militar de la plaza al coronel Agustín de Iturbide, quien el 24 de febrero de 1821 llegó a un acuerdo con Guerrero en el pueblo de Iguala, en el que se reconocía la independencia de México, la religión católica como la única del nuevo Estado y la igualdad de sus ciudadanos. Las fuerzas de ambos líderes pasaron a ser conocidas como el Ejército Trigarante, y su propuesta comenzó a ser aceptada por varias guarniciones a lo largo del país, entre ellas la de Acapulco, que el 28 de ese mismo mes se proclamó a favor de la causa independentista. Fue en esas circunstancias que la *Prueba* y la *Venganza* arribaron al puerto mexicano, contribuyendo con su presencia a la recaptura realista del mismo, llevada a cabo el 15 de marzo, y a su posterior defensa.[157]

El asedio de las fuerzas trigarantes, iniciado poco después, habría de prolongarse hasta mediados de octubre, cuando finalmente capituló la plaza. Si bien las fragatas españolas pudieron realizar algunas reparaciones menores, la situación a bordo de las mismas comenzó a deteriorarse. En la medida en que las noticias del interior fueron siendo conocidas por sus tripulaciones, se levantaron rumores y habladurías, que eventualmente llevaron a incidentes que amenazaban con quebrar la disciplina en ambas naves, en cuyas dotaciones se encontraban tanto criollos como peninsulares, divididos a su vez en liberales y conservadores. Pero esas no eran las únicas causas de problemas. Los ascensos otorgados por el virrey Pezuela habían generado disgustos entre los oficiales, sintiéndose algunos de ellos injustamente postergados. Tales fueron los casos del teniente de navío Antonio de Lema y

[156] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 69, carpeta 28/6 a 25/7/1821, junta de oficiales del 22/11/1820; Villegas a Vacaro, Cerro Azul 27/11/1820; Francisco Muar a Canterac, Bujama 27/11/1820; Vacaro a Villegas, Lima 25/11/1820; Villegas a Vacaro, Cerro Azul 28/11/1820; junta de oficiales 12/12/1820; Villegas al comandante general de Panamá, Taboga 27/11/1820.

[157] Cárdenas de la Peña, *Historia Marítima de México...*, I, pp. 124-142.

Pimentel y del alférez de navío Juan Martorell, quienes en mayo de 1821 reclamaron contra esos ascensos, llegando el primero a negarse a reconocer como superior al capitán de fragata graduado José Aldana.[158]

Resultaba claro que la ya delicada situación de las fragatas podía complicarse más aún y tornarse insostenible, lo que se hizo más evidente luego de que el 24 de agosto el virrey Juan O'Donojú e Iturbide suscribieran el tratado de Córdova, poniendo fin al gobierno realista en México. Algunas plazas se habían resistido a aceptarlo, entre ellas Acapulco, pero esto trajo como consecuencia un claro enfrentamiento a bordo de las fragatas entre quienes planteaban entregar las naves y quienes proponían zarpar hacia Panamá, único puerto aún en poder realista. Entre los primeros se encontraban el teniente de navío Eugenio Cortés y los alféreces de fragata Ramón López Llanos y José Llobregal. Finalmente, Villegas determinó hacerse a la mar, comisionando al mencionado Cortés para que pasara a ciudad de México y expusiera al virrey la situación de sus naves y la necesidad de recursos. El inquieto Cortés emprendió viaje y eventualmente se unió al Ejército Trigarante, convirtiéndose en el primer jefe de la armada mexicana.[159]

Mientras esto tenía lugar en Acapulco, a fines de octubre había salido de Panamá la corbeta *Alejandro* con tres goletas conduciendo al teniente general Juan Cruz Murgeón, designado virrey de Santa Fe, y a ochocientos hombres que debían defender Quito. Murgeón logró arribar a esa ciudad pero falleció en abril de 1822, dejando el gobierno en manos de Melchor de Aymerich, quien fue derrotado por Sucre en Pichincha el 24 del siguiente mes. El 28 de noviembre de 1821, un mes después de que la expedición de Murgeón zarpara de Panamá, la ciudad se proclamó a favor de la causa independentista, y apenas dos días más tarde la *Prueba* y la *Venganza* llegaron a ese puerto.[160]

Tanto el coronel José de Faberga, jefe político y militar del Istmo, como Villegas se vieron en una situación difícil. El primero, creyendo que las recién arribadas fragatas restablecerían el gobierno realista; y el segundo, sin fuerzas para imponerse y sin víveres para continuar navegando hasta Manila o Río de

[158] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 70, Villegas al secretario de Marina, Acapulco 7/5/1821.

[159] Ídem, legajo 71, carpeta 21/6 a 18/8/1822. Villegas al secretario de Marina, Panamá 31/12/1821.

[160] *Memorias del general O'Leary*, facsímil 1883, XIX, pp. 178-179.

Janeiro, los puertos más cercanos a donde habría podido dirigirse antes de que la escuadra de Cochrane pudiera darles alcance. Evaluando sus posibilidades, Villegas optó por abrir negociaciones con Faberga para obtener víveres a cambio de no hostilizar Panamá ni otros puertos neogranadinos, logrando suscribir un acuerdo en esos términos el 4 de diciembre. El referido acuerdo agudizó la latente crisis existente a bordo de ambas naves, llevando a que varios oficiales y tripulantes se insubordinaran y procuraran ganar el control de los buques, con la intención de entregarlos a los independentistas. Las mayores tensiones se presentaron en la *Prueba*, donde Villegas identificó al alférez de navío Juan Martorell como cabecilla de la sublevación. A consecuencia de estos hechos, desertaron en Panamá cinco de los ocho oficiales de guerra de esa fragata; mientras que Soroa perdió a su segundo, el capitán de fragata graduado José Aldana, quedando sólo con tres alféreces en la *Venganza*. La deserción fue mayor entre los oficiales de mar y marinería.[161]

Luego de obtener algo de víveres, en enero de 1822 las dos fragatas pusieron proa a la ría guayaquileña, a donde arribaron a principios de febrero, uniéndoseles en dicho puerto la corbeta *Alejandro*. No tenemos información sobre lo sucedido en la división española en esos días, pero presumimos que Villegas debió convocar a sus oficiales para debatir las opciones que les quedaban. Estas no eran muchas, pues la limitada cantidad de víveres disponibles hacía imposible tratar de alcanzar Manila o Río de Janeiro, y seguir navegando a la espera de arribar a otro puerto americano era arriesgarse a perder los buques en manos de Cochrane o de un nuevo motín. También debió pesar en el ánimo de Villegas y sus oficiales las vinculaciones familiares que tanto ellos como sus tripulantes tenían en el Callao y Lima. Lo cierto es que el 15 de febrero de 1822 Villegas y el general Francisco Salazar, representante diplomático peruano, aprobaron un acuerdo mediante el cual las dos fragatas y la corbeta *Alejandro* fueron entregadas al gobierno peruano a cambio de cubrir los sueldos de sus tripulaciones, atrasados desde octubre de 1820, pagar a España 100 000 pesos cuando reconociera la independencia americana, repatriar a los oficiales y tripulantes que desearan hacerlo, y ascender a los que quisieran permanecer al servicio del nuevo Estado. Produ-

161 Ibídem. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 71, carpeta 21/6 a 18/8/1822, Villegas al secretario de Marina, Panamá 31/12/1821.

cida la entrega, la *Prueba* zarpó hacia el Callao, incorporándose al servicio naval peruano como *Protector*, mientras que las otras dos naves quedaban en Guayaquil. Eventualmente, la *Venganza* pasó al servicio colombiano bajo el nombre de *Guayas*, y la segunda fue devuelta a su propietario.[162]

De esa manera, para febrero de 1822 la Real Armada había desaparecido completamente del Pacífico americano. La escuadra chilena había cumplido un rol esencial en ese proceso, pero ya desde septiembre de 1821 el flamante gobierno peruano había comenzado a formar su propia fuerza naval. La guerra en tierra continuó con altibajos a lo largo de 1822 y 1823, pero sufrió un cambio notable el 6 de febrero de 1824, cuando el Callao volvió a caer en manos realistas. Pero antes de arribar a ese punto es necesario regresar a lo que sucedió con los últimos elementos de la Real Armada que habían permanecido en el Callao al zarpar las fragatas *Prueba* y *Venganza*.

La capitulación del Callao

Tras la pérdida de la *Esmeralda* el Callao continuó bajo bloqueo del escuadrón chileno, mientras que en tierra se abrieron negociaciones para tratar de encontrar una fórmula que permitiera evitar una sangrienta campaña militar. Acusado de pusilánime, a fines de enero de 1821 Pezuela fue derrocado por el ejército y el general José de la Serna lo sustituyó como nuevo virrey peruano. Para justificar estos hechos se despacharon dos comisionados a España a bordo del *Maypú*, que logró salir del Callao a fines de marzo de 1821 al mando del teniente de navío Francisco Sevilla. Luego de capturar a la balandra *Valparaíso* y doblar el cabo de Hornos, el *Maypú* fue sorprendido a las dos de la mañana del 13 de junio de 1821, frente a Río de Janeiro por la fragata bonaerense *Heroína*, que con 40 cañones y 200 hombres logró capturarlo tras un breve combate.[163]

Para julio de 1821 La Serna consideró que su situación en Lima se había tornado insostenible, pues a la amenaza de las fuerzas independentistas se

[162] Fernández Duro, *Armada española...*, IX, pp. 302-303, 324-327.

[163] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 69, carpeta 3939, Romarate al secretario de Marina, n° 609, San Fernando 14/9/1821.

unía un creciente movimiento conspirador que podía llevar a perder parte de las fuerzas que aún tenía. En consecuencia, decidió evacuar la capital y dirigirse a la sierra sur, dejando una guarnición de 2 000 hombres en el Callao al mando del general José de la Mar. Consecuentemente, Lima fue ocupada y el puerto quedó sitiado por tierra, mientras que Cochrane mantenía el bloqueo marítimo. Habiendo desmantelado a la *Sebastiana* y el *Pezuela* para poder armar unas 40 lanchas cañoneras, el puerto fue atacado repetidas veces, perdiéndose en ese proceso cinco fragatas mercantes.[164]

El 11 de septiembre de 1821 el brigadier José Canterac, comandante general del ejército, avanzó desde el sur y llegó al Callao al frente de seis batallones y nueve escuadrones de caballería, totalizando 3 200 hombres. Dos días después sostuvo una junta de guerra con los generales presentes en la plaza, entre ellos Vacaro, informándoles que tenía instrucciones del virrey La Serna de replegarse a Jauja con la gente y armas que pudiera sacar de la plaza, debiendo atacar Lima sólo si estaba seguro de obtener una victoria. Debatido el tema, se acordó no sólo no atacar Lima sino entregarle 330 hombres de la guarnición y 3 200 fusiles del depósito, dejando en libertad a La Mar para rendir la plaza del Callao. En consecuencia, luego de que Canterac se retiró, La Mar llevó a cabo una nueva junta con los jefes de la plaza y, ante la escasez de víveres y tropa, se acordó negociar la capitulación. Se abrieron conversaciones con San Martín y el 19 de septiembre los delegados de la plaza, brigadier Manuel Arredondo y capitán de navío José Ignacio Colmenares, suscribieron la capitulación. Dos días después se entregaron los fuertes e instalaciones al recién establecido gobierno peruano, luego de 81 días de sitio.[165]

La capitulación permitía que los individuos de marina que no desearan permanecer en el país pudieran residir en Lima o Callao por espacio de cuatro meses para arreglar sus asuntos, debiendo luego abandonar el Perú. Asimismo, los buques en la bahía seguirían en propiedad de sus dueños, pudiendo tomar de los almacenes lo que les pertenecía y luego dirigirse a donde quisieran.

[164] Ídem. Fernández Duro, *Armada española*..., IX, p. 299-301.

[165] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 71, carpeta 30/3 a 17/9/1822, Vacaro al secretario de Marina, Cádiz 13/2/1822.

Las instalaciones del Departamento Marítimo del Callao constituyeron la base de la Armada Peruana, la misma que comenzó a ser organizada de inmediato bajo el mando del capitán de navío Martín Jorge Guise. Como parte de ese esfuerzo, Guise logró atraer al nuevo servicio a algunos oficiales de la Real Armada, entre ellos el teniente de fragata Carlos García del Postigo y los pilotos José Giral Chacón y Alonso San Julián; fracasando en otros casos, como en el del primer piloto Andrés Baleato, quien por casi tres décadas había estado a cargo de la Academia Real de Náutica de Lima y del Depósito Hidrográfico. Mayor fue la respuesta en el caso de los oficiales de mar, marinería y guarnición, pues muchos de ellos eran americanos.

Debieron ser semanas muy penosas para Vacaro y los pocos oficiales que aún tenía a sus órdenes, pero finalmente logró zarpar del Callao el 29 de noviembre de 1821 en la fragata mercante *Especulación*, con 240 de sus subordinados, arribando a Cádiz el 15 de marzo de 1822. Meses después, a fines de febrero, lo seguiría el piloto Baleato en la fragata sueca *Drotingen*, junto con otros españoles, llegando a Cádiz a fines de agosto.[166]

Por diversos motivos, esencialmente por ser americanos, tener familia formada en el país o intereses locales, varios otros oficiales permanecieron en el Perú. Entre ellos el brigadier José Pascual de Vivero, quien se incorporó al servicio naval peruano en 1823; los capitanes de fragata José de la Cagiga e Isidro Cortázar y Abarca, conde de San Isidro, los subtenientes de infantería de marina Antonio Ansina y Vicente Rebueltas, el tercer piloto Miguel Murcias y el oficial primero del cuerpo político Francisco de Miangolarra.[167] A ellos se sumarían los capitanes de navío José Villegas y Joaquín Soroa, luego de entregar las fragatas *Prueba* y *Venganza* al gobierno peruano en Guayaquil.

El caso del capitán de fragata Felipe Martínez, fallecido en 1801 a consecuencia de sus heridas en el combate entre la *Limeña* y la *Chance*, ilustra el tipo de vinculaciones que los oficiales navales españoles pudieron esta-

[166] Pavía, *Galería biográfica...*, III, p. 740. AGMAB, Depósito Hidrográfico, expediente personal del piloto Andrés Baleato, Baleato al ministro de Marina, Madrid, 1/2/1825; piloto Baleato, Fernández de Navarrete a Salazar, Madrid, 12/2/1825.

[167] MNM, Ms, 226/23, Bustamante al comandante del apostadero de Cartagena, Madrid 26/5/1822. Véase también Jorge Ortiz Sotelo, "Identidad Nacional: criollos al servicio de la Armada Española y españoles al servicio de la Armada Peruana durante la Emancipación", pp. 71-78.

blecer localmente. Su documentación personal, conservada en el National Archives, en Londres, evidencia que, al margen de sus actividades oficiales, se dedicó activamente al comercio, llegando a adquirir el bergantín-goleta *Santa Florentina* y a comerciar diversos bienes en el Callao, Valparaíso y Paita, entre ellos sebo, cera de Castilla, trigo y chocolate.[168]

Si bien no hemos encontrado evidencia de otros oficiales involucrados en ese tipo de actividades, el caso de Martínez hace presumir que los lazos establecidos a lo largo de los años por los individuos del Apostadero pudieron ser muy variados. Ello contribuiría a explicar la razón por la cual varios de ellos optaron por permanecer donde se encontraban sus intereses y sus vínculos eran más fuertes.

El último intento

En medio de los avatares de la guerra por la independencia peruana, Lima cambió de manos varias veces y el Callao fue recuperado por los realistas en enero de 1824, permaneciendo en su poder hasta enero de 1826 bajo la férrea mano del brigadier José Ramón Rodil. Usando lo que quedaba en los almacenes de Marina, Rodil pudo habilitar en guerra a los bergantines *Moyano* o *Real Felipe* (antiguo *Pezuela*) y *Constante*, que bajo el mando de los pilotos particulares Saturnino Barinaga y José Martínez salieron a hostilizar a las naves peruanas, chilenas y colombianas que bloqueaban el puerto. Sus primeros logros fueron en marzo de 1824, al capturar las fragatas chilenas *Jerezana* y *Clarington*. Ese mismo mes se detuvo a la corbeta británica *Esther*, que fue habilitada en guerra como *Victoria de Ica*, habilitándose también ocho lanchas cañoneras.[169] La *Victoria de Ica* fue puesta al mando de Pedro Antonio Goul, a quien Rodil le concedió el grado de teniente de fragata como reconocimiento a su participación en la captura de dicha nave.[170]

168 HCA 49/44 (1), Andía a Martínez, Valparaíso 19/7/1799; recibo de Andía a Martínez, Valparaíso 27/2/1798; contrato entre Andía y Villaurruria, Valparaíso 28/2/1798; "Libro de entradas y gastos del bergantín *Santa Florentina*, propio del señor don Felipe Martínez, al cargo de su capitán don Jorge Ferrer, año de 1799".

169 Fernández Duro, *Armada española...*, IX, pp. 305-306.

170 AGMAB, Listas de Cádiz 8118/131, corbeta *Ica*.

El otro punto de resistencia realista en la costa oeste americana era Chiloé, donde el general Antonio Quintanilla logró sostenerse hasta principios de 1826. En ese lugar se armaron dos corsarios para la causa real, el *General Valdés* y el *General Quintanilla*, el primero al mando de un inglés de apellido Mitchel y el segundo del piloto sardo Matteo Maineri. Armado en corso a fines de 1821, el *General Valdés* desapareció en medio de una borrasca a fines de noviembre de 1823, luego de haber capturado a la fragata peruana *Mackenna* y a otra genovesa. Por su parte, en diciembre de 1823 el *General Quintanilla* se enfrentó con la goleta de guerra peruana *Moctezuma*, realizando luego varias capturas sobre la costa peruana. El 12 de marzo siguiente apresó frente a Chancay al bergantín francés *Vigie*, llevándolo a Chiloé donde se le armó con cuatro cañones para operar contra los independentistas. Su actuación fue breve, pues fue capturado en Quilca por el bergantín peruano *Congreso*. Por su parte, el *General Quintanilla* fue capturado por la goleta de guerra francesa *Diligente*, al mando del capitán de fragata Honoré Billard, el 5 de mayo de 1824.[171]

En 1824 el gobierno español llevó a cabo sus últimos intentos por recuperar el control del mar en el Pacífico Sur, despachando en enero de ese año al navío *Asia* y al bergantín *Aquiles*, al mando del capitán de navío Roque Guruceta; y alistando las fragatas *Lealtad* e *Iberia* para que los siguieran en el segundo semestre, al mando del capitán de navío José Ignacio Colmenares.[172] Esta segunda expedición no llegó a salir, pero la de Guruceta tocó en Malvinas y en abril arribó a Chiloé, donde permaneció hasta agosto, antes de dirigirse a Quilca y luego al Callao, donde ingresó el 12 de septiembre sin que los buques bloqueadores pudieran impedírselo. El 6 de octubre se presentó delante del puerto la división peruana, al mando del vicealmirante Guise, y al día siguiente Guruceta zarpó con el *Asia*, *Ica*, *Aquiles*, *Pezuela* y *Constante*, produciéndose un enfrentamiento que duró algo más de una hora, antes de romper contacto y retornar al puerto.[173]

Poco después de esta acción salieron todos los buques españoles hacia Chilca, Ilo y Quilca, conduciendo tropas, y el 24 de diciembre, estando

[171] Alexandre Sheldon-Duplaix, "El caso de la goleta *General Quintanilla* (1824-25)".

[172] Pavía, *Galería biográfica...*, apéndice, p. 58.

[173] Ídem, II, pp. 93-94. Fernández Duro, *Armada española...*, IX, pp. 327-328.

en este último puerto, Guruceta tomó conocimiento de la derrota sufrida por el virrey Pezuela en la batalla de Ayacucho el 9 de ese mes, y de la capitulación que había suscrito en la que se estipulaba la rendición de las fuerzas españolas y el retiro de las fuerzas navales sin cometer hostilidades.[174] Ante esto, Guruceta decidió abandonar el litoral peruano y zarpó el día 30 con ese propósito, siendo alcanzado por una comunicación del virrey La Serna indicándole que retornara a Quilca para embarcar a los jefes, oficiales y tropa que, habiendo combatido en Ayacucho, desearan abandonar el país. Esto se verificó el 1° y 2 de enero de 1825, y al final de este último día los buques se hicieron a la mar con cuatro destinos distintos. La Serna, con varios jefes y oficiales, así como algunos civiles españoles, se dirigieron a Burdeos en la fragata francesa *Ernestine*, del capitán M. Dugen, que esa misma tarde había llegado a Quilca.[175] La *Ica* y el *Pezuela* debían dirigirse a España en forma independiente, con oficiales y tropa peninsular, con expresa prohibición de tocar en Río de Janeiro. La *Real Felipe*, referida como balandra cañonera, y el transporte *Trinidad* pasarían a Chiloé con oficiales americanos que se consideraban expuestos a represalias; y el *Asia*, los bergantines *Aquiles* y *Constante*, y el transporte *Clarington* se dirigirían a Manila.[176]

La *Ernestine* arribó a su destino tras cinco meses de navegación, que incluyeron una estada en Río de Janeiro.[177] Al mando del teniente de fragata Pedro Antonio Goul, la *Ica* llegó a Cádiz a fines de abril de 1825, habiendo recalado en Pernambuco;[178] siendo seguida dos meses después por el *Pezuela*, al mando del teniente de navío Manuel Quesada. El estado de esta última nave era lamentable ya al salir de Quilca, y fue empeorando durante

174 Esa fecha Guruceta recibió una carta confidencial de Simón Bolívar, en la que además de confirmarle la derrota de La Serna, lo saludaba y se ofrecía a ayudarlo en la medida de sus posibilidades en atención a los servicios que tanto Guruceta como Aguado le habían prestado en Cádiz en 1803 [*Memorias del general O'Leary*, XXII, pp. 600-601].

175 Gracias a la gentileza de Alexandre Sheldon-Duplaix accedimos al interesante informe del capitán de la *Ernestine* sobre este viaje [Archivo del Quai d'Orsay, Perú, correspondencia polítíca, tomo 2, pp. 269-273].

176 Fernández Duro, *Armada española...*, IX, pp. 311-312, 328-337.

177 Alberto Wagner de Reyna, "Ocho años de La Serna en el Perú (de la *Venganza* a la *Ernestine*)", pp. 37-59.

178 AGMAB, Listas de Cádiz 8118/131, corbeta *Ica*.

la travesía, habiendo sido necesario complementar su escasa marinería con algunos soldados de caballería que transportaba. Los víveres de los que disponía al salir alcanzaban escasamente para 75 días, debiendo reducir las raciones primero a la mitad y luego a una cuarta parte para poder alimentar a los 128 hombres que iban a bordo. Recaló en Malvinas y en las islas Trinidad y Martin Vaz, pasando luego a San Salvador, en Brasil, donde finalmente pudo reabastecerse de víveres, agua y medicinas. Para ese momento el buque estaba haciendo 84 pulgadas de agua diarias. Luego de algunas reparaciones, zarpó hacia Cádiz, a donde finalmente arribó el 7 de junio de 1825, en momentos en que el puerto estaba controlado por la escuadra francesa que había apoyado la expedición de los Cien Mil Hijos de San Luis. A su arribo estaba haciendo 108 pulgadas de agua y tenía a bordo sólo 100 libras de galleta.[179]

Los buques destinados a Chiloé arribaron a esa plaza sin mayores contratiempos, pero muy distinto fue el caso de las naves que se dirigieron a Manila. El 10 de marzo, encontrándose por zarpar de Umatag, Omaha, hacia Manila la guarnición del *Asia* se sublevó y apoderó del navío, sucediendo lo mismo en el *Constante* y el *Clarington*. Tras apoderarse de Guruceta y los otros oficiales, los amotinados designaron al teniente de fragata José Martínez para que condujera los buques a México, quien aceptó a condición de que los oficiales apresados fueran dejados en la isla. Hecho esto, y quemado el *Clarington* por no poder marinarlo, pusieron proa a Acapulco. Guruceta y sus oficiales fueron recogidos el 20 de marzo por las balleneras británicas *Reynaud* y *Suply*, arribando finalmente a Manila el 4 de abril.

Por su parte, al ver lo que sucedía con las otras naves, el alférez de navío José Fermín Pavía, comandante del *Aquiles*, logró apartarse con su buque, retornando al puerto una vez que éstas se alejaron. Pero apenas dos días después se produjo un motín a bordo y el mando fue asumido por el chileno Pedro Angulo, quien luego de desembarcar a los oficiales puso proa a Monterrey, en California. Tras una breve estada en ese puerto, se dirigió a Valparaíso, donde entregó el bergantín a las autoridades chilenas. A Monterrey también habían llegado poco antes el *Asia* y el *Constante*, suscribiendo un acuerdo el 1° de mayo de 1825 mediante el cual ambos buques pasaban

[179] MNM, Ms 2413/40, Quesada al secretario de Marina, Cádiz 7/6/1825.

a poder del estado mexicano.[180] Rodil en el Callao y Quintanilla en Chiloé se negaron a aceptar la capitulación de Ayacucho y mantuvieron obstinadamente la defensa de esas plazas hasta enero de 1826. El primero empleó para ello algunas lanchas cañoneras, pero sin la presencia de oficiales de marina. En tal sentido, el retiro de las fuerzas de Guruceta representó el final de la presencia de la Real Armada en el Pacífico Sur.

Consideraciones finales

La actuación de la Real Armada en esa etapa final de la presencia española en el Perú había tenido numerosas dificultades, tanto por la crisis general de la monarquía como por los problemas internos del virreinato, su propio carácter de guerra civil y, finalmente, la presencia de naves de guerra extranjeras en la zona.

Lo primero implicó que durante ese periodo se recibieran muy limitados refuerzos peninsulares, insuficientes para mantener el control del mar, que resultaba vital para el esfuerzo militar que se llevaba a cabo en diversos puntos del Pacífico. Pocas fueron las naves que se llegaron a despachar, y menos aún las que finalmente arribaron, perdiéndose varias de ellas en tránsito por el mal estado en que se encontraban. El único navío que finalmente arribó a las costas peruanas lo hizo en momentos en que poco podía hacer por revertir la situación general de la guerra, debiendo finalmente abandonar la zona y eventualmente perderse al igual que los últimos restos del poder naval español en el Pacífico americano.

Localmente también hubo numerosos problemas que entorpecieron el desempeño de las fuerzas navales realistas. Éstos estuvieron referidos esencialmente a las relaciones entre Pezuela y Vacaro, entre este último y el capitán de navío Tomás Blanco Cabrera, entre algunos comandantes de buques y los jefes militares locales, y entre la Marina y los comerciantes.

Las usuales fricciones entre el virrey y el comandante de Marina, centradas primordialmente en el empleo de los medios navales y en la provisión

[180] Fernández Duro, *Armada española...*, IX, pp. 311-312, 328-337. Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima…*, pp. 60-68; II, pp. 109-110. López Urrutia, *Historia de la Marina de Chile...*, cap. 11. Pérez Turrado, *Las marinas realista y patriota…*, pp. 224-227.

de recursos para el mantenimiento y operación de los buques, se agudizaron en el caso de Pezuela y Vacaro a raíz del arribo de la *Venganza* a finales de 1816. Interpretando de manera equívoca sus instrucciones, que señalaban que pasaba a disposición del virrey peruano, su comandante, capitán de navío Tomás Blanco Cabrera, se resistió a someterse a las órdenes de Vacaro.[181] Esto, naturalmente, mermaba la autoridad de este último y halagaba las aspiraciones de Pezuela por tener control directo de los asuntos navales. Uno y otro elevaron quejas sobre este asunto, pidiendo Pezuela el relevo de Vacaro tanto por su avanzada edad como por haber cumplido tres años en su cargo; mientras que Vacaro solicitaba el relevo de Blanco Cabrera. El asunto llevó a que en septiembre de 1817 se dispusiera que ambos oficiales navales fuesen relevados, pero esto sólo tuvo efecto en el caso de Blanco Cabrera, quien dejó el mando de la *Venganza* en octubre del siguiente año, siendo reemplazado por el capitán de fragata José Londoño.[182] Para relevar a Vacaro se designó al brigadier Rosendo Porlier, pero su trágica desaparición en aguas antárticas a bordo del *San Telmo* llevó a que continuase al frente de la Marina en el Callao.[183] Las complicaciones que fueron surgiendo a fines de 1818 llevaron a que Vacaro optase por no despachar a Blanco Cabrera y a nombrarlo su segundo en febrero siguiente.[184]

Pezuela insistió hasta finales de 1818 en el relevo de Vacaro y en asumir directamente el control de las operaciones navales, llegando incluso a comisionar al coronel Francisco Xavier de Olarria para que expusiera en la corte sus quejas sobre la Marina. La principal de estas se centraba en las dificultades que ponía el comandante naval para despachar los buques de guerra cuando se lo ordenaba, sin considerar que para ello había que atender necesidades logísticas básicas que iban más allá de las provisiones, entre ellas el pago de sueldos de las tripulaciones y el siempre costoso mantenimiento.

181 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 58, carpeta 2059, Vacaro al secretario de Marina, n° 34, Lima 11/2/1817; n° 46, Lima 30/4/1817; n° 46, Lima 30/4/1817; y n° 62, Lima 25/7/1817.

182 Ídem, legajo 64, carpeta 10/6/1819, Blanco al secretario de Marina, Callao 20/10/1818.

183 Ídem, legajo 62, carpeta 14/10 al 29/11/1818, Pezuela al secretario de Marina, n° 2, Lima 14/6/1818.

184 Ídem, legajo 63, carpeta 27/2/1819, Vacaro al secretario de Marina, n° 161, Lima 27/2/1819.

Sin embargo, la actuación de Vacaro y de sus oficiales en la defensa del Callao llevó a que el virrey cambiara de opinión, reconociendo la gran actividad desplegada por el primero y el mérito de todos los miembros de la Armada. De esa manera, a lo largo de 1819 los va llenando de elogios y a la vez escribe al secretario de Marina pidiendo que Vacaro continúe al frente de las fuerzas navales en esas costas.[185]

Ello no impide que ante determinadas circunstancias reaccione con acritud, algunas veces justificada pero otras dejando ver una no muy clara comprensión del carácter de las operaciones navales. De ese modo, cuando en octubre de 1819 arribó al Callao el *Primorosa Mariana*, informando del retorno del *Alejandro I* y del mal estado en que había dejado al *San Telmo* al sur del cabo de Hornos; y que la *Prueba* se había dirigido a Guayaquil en lugar de Pisco, como había dispuesto, anotó en su memoria:[186]

> El comandante de este buque, aseguran es uno de los oficiales acreditados de la Marina; el del navío *San Telmo* lo es también; por otra parte, los oficiales todos, desde el comandante de este apostadero hasta el último, están sirviendo sobresalientemente. ¿Pues a qué se atribuye el que llegue un buque mercante sin obstáculo ni avería, y no los de guerra?, que lo diga otro porque yo no lo entiendo.

La respuesta a esa pregunta hay que buscarla esencialmente en las ya referidas dificultades por las que atravesaba la Real Armada en el periodo, que incluían escasez de naves, limitado mantenimiento de las pocas disponibles y el que tuviesen que navegar con pocos repuestos de velamen y arboladura, y con tripulaciones incompletas, cuyos sueldos se iban atrasando cada vez más hasta alcanzar casi dos años al final del periodo.

Otro factor de fricción lo constituyeron las relaciones entre las autoridades locales y los comandantes de los buques. El carácter focalizado de la guerra terrestre llevó a que en diversas ocasiones tanto el capitán general de Chile, como los gobernadores de Concepción, Guayaquil y Panamá, o el jefe militar de Talcahuano, demandaran que las fuerzas navales se centraran sólo en su

185 Ídem, legajo 67, carpeta 6/8/1820, Pezuela al secretario de Marina, n° 13, Lima 8/6/1809; legajo 68, carpeta 26/7/1819 al 24/4/1821.

186 Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 548-549.

apoyo. De conformidad a sus instrucciones, los comandantes navales debían atender dichos requerimientos, disturbando de esa manera concepciones estratégicas más amplias. El caso quizá más evidente fue el relativo al bloqueo de Valparaíso decretado por Pezuela en marzo de 1817, pero que sólo pudo comenzar a aplicarse meses después por el empleo de las naves destinadas a ello en la defensa de la plaza de Talcahuano.

Por otro lado, la siempre complicada relación entre la armada y el comercio se fue tornando menos tensa en la medida en que los comerciantes limeños se percataron de que su propia supervivencia dependía del control del mar. La actuación de la flotilla consular en 1816 fue quizá el momento más tenso de esa relación, puesto que privilegió los intereses de un grupo de comerciantes a la persecución de la división corsaria de Brown. Las poderosas vinculaciones de los comerciantes permitieron que esos hechos quedaran impunes, pero muestran claramente el conflicto de intereses que dicha relación comportaba.

Finalmente, la presencia de buques de guerra extranjeros incidió igualmente en las operaciones navales. Fueron cuatro las naciones que despacharon buques de guerra a la zona: Gran Bretaña, Estados Unidos, Francia y Rusia. A diferencia de las tres primeras, la presencia rusa no estuvo vinculada a la protección de sus intereses locales, representados esencialmente por el creciente comercio de sus nacionales, sino al apoyo de sus establecimientos en la costa del Noroeste.

El primer buque ruso en llegar al Callao fue la fragata *Suvorov*, que al mando del capitán de navío Mikhail Petrovich Lazarev había salido de Kronstad en 1813 y llegado a Alaska por la vía del cabo de Buena Esperanza. Tras permanecer varios meses en la zona inició su retorno a San Petersburgo, arribando al Callao el 4 de diciembre de 1815.[187] Durante su permanencia en este puerto, que se prolongó hasta fines de febrero de 1816, Lazarev permitió que el piloto Baleato revisara su diario. Esto, y la información proporcionada por José de Cavenecia, capitán y dueño de la *Tagle*, que había reconocido la costa del Noroeste, puso en evidencia que los rusos se habían asentado en la costa de California, en lo que se conoce como Fuerte Ross, en territorio

[187] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 55, carpeta 8/8/1816, Vivero al secretario de Marina, n° n° 353, Callao 20/2/1816.

que hasta entonces había marcado el límite entre las posesiones de ambas potencias.[188] Naturalmente, se informó de este hecho a la corte, pero la crisis española y el estado de las relaciones con Rusia llevaron a que no se tomaran medidas para expulsarlos de esa zona.

La *Suvorov*, al mando del teniente Zakhar Panafidin, retornó al Callao en abril de 1817 por la ruta del cabo de Hornos, siendo precedida 12 días antes por la *Kutuzov* con el capitán de corbeta Leontii Andreianovich Hagemeister.[189] Autorizados por Pezuela y con apoyo del influyente comerciante Pedro Abadía, lograron vender parte de la carga que traían por encargo de la Compañía Ruso-Americana, entre ella un centenar de fusiles, zarpando poco después la *Suvorov* hacia Sitka y la *Kutuzov* hacia Tumbes, donde vendió ilegalmente otra parte de la carga, antes de continuar hacia Alaska.[190] Estos hechos llegaron a conocimiento de Pezuela, quien dispuso las investigaciones del caso.[191]

El tema fue manejado con cautela por la corte madrileña, que ese mismo año había comprado varios buques rusos para emplearlos en la reconquista americana. Además, en reconocimiento al apoyo brindado a sus naves, tanto Pezuela como Abadía fueron condecorados por el gobierno ruso con la orden de Santa Ana. Por tales motivos, cuando el 7 de febrero de 1818 arribó al Callao la corbeta rusa *Kamchatka*, que al mando del capitán V. M. Golovnin se dirigía a Novo-Arkhangel por la ruta del cabo de Hornos, fue bien recibida por las autoridades coloniales. Golovnin había tocado en Río de Janeiro y, además de traer correspondencia del embajador español, informó que tres

188 MNM, ms. 127, ff. 86v-88v. Dimitrii Tatishchev, embajador ruso en Madrid, al conde Karl Nesselrode, ministro de Asuntos Exteriores, Madrid 14/3/1817, en NARA, *Records of Russian-American Company*, m11, rollo 1, vol. 1, ff. 135-136 [Basil Dmytryshyn; E.A.P. Crownhart-Vaughan y Thomas Vaughan (editores), *The Russian American Colonies, 1798-1867*, III, pp. 236-237]. *Gaceta del Gobierno de Lima* I, n° 17 (28/2/1816), p. 128.

189 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 58, carpeta 26/9/1817, incluye n° 41 de Vacaro, 10/4/1817. Glyn Barratt, *Russia in Pacific Waters, 1715-1825*, pp. 187-188.

190 Biblioteca del Congreso, Estados Unidos, División de Manuscritos, Colección Yudin, caja 2, Hagemeister al administrador de la Compañía Ruso-Americana, Callao 18/4/1817 [Dmytryshyn *The Russian American colonies…*, III, pp. 249-254]. Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 127-128.

191 Pezuela, *Memoria de gobierno...*, pp. 199-200. Administrador de la compañía Ruso-Americana al emperador Alejandro I, 2/11/1818, en Dmytryshyn *The Russian American Colonies…*, III, p. 305.

días antes de su arribo habían avistado dos pequeños corsarios insurgentes. Luego de 11 días en el puerto, Golovnin continuó su viaje hacia Alaska.[192]

Los siguientes buques de guerra extranjeros en hacerse presentes en el Pacífico Sur durante este periodo fueron los británicos. En realidad, habían estado ya protegiendo a su comercio marítimo en la zona desde 1813 hasta enero de 1816, cuando la *Indefatigable* se retiró a Río de Janeiro. Producido el restablecimiento del gobierno chileno, el jefe de la estación naval de Río de Janeiro, comodoro William Bowles, dobló el Cabo con la fragata *Amphion* y arribó a Valparaíso en octubre de 1817, marcando el inicio de lo que sería el escuadrón del Pacífico, dependiente de la referida estación naval.[193] Durante este periodo de la lucha por la independencia, los británicos destinaron al escuadrón 23 buques de guerra, entre ellos dos navíos,[194] constituyendo una fuerza considerable que respaldó con firmeza a sus naves mercantes. Esto fue particularmente importante en lo relativo a los bloqueos decretados tanto por Pezuela como por el gobierno chileno, evitando algunos abusos que ciertamente se habían cometido antes de su aparición en esas aguas. El escuadrón británico también actuó como un freno a los corsarios de ambas partes, reclamando por igual ante sus respectivas autoridades. Era claro que los comandantes de esos buques se inclinaban a favor de la causa independentista, pero no hemos encontrado evidencias que permitan asegurar que actuaron a favor de la misma y en detrimento de la causa realista.

Algo similar ocurrió con los buques de guerra norteamericanos destinados al Pacífico en este periodo. El primero de ellos fue la ya mencionada corbeta *Ontario*, que al mando del capitán de navío James Biddle arribó a la zona en octubre de 1817, siendo seguida por el navío *Franklin*, las fragatas *Macedonian*, *Constellation* y *United States*, y la goleta *Dolphin*. A diferencia de los británicos, los comandantes norteamericanos actuaron con mayor de agresi-

[192] Pezuela, *Memoria de gobierno...*, p. 233. V. M. Golovnin, *Around the World on the Kamchatka, 1817-1819*, pp. 41-55. Barrat, *Russia in Pacific Waters...*, pp. 194-195. *Adición a la Gaceta del Gobierno de Lima* II, n° 18 (15/3/1817). *Gaceta del Gobierno de Lima* III, n° 15 (28/2/1818), p. 117; y n° 16 (4/3/1818), p. 121.

[193] Ortiz Sotelo, *Perú y Gran Bretaña...*, pp. 60-61.

[194] Los buques del escuadrón del Pacífico de ese periodo fueron: navíos *Superb* y *Cambridge*; fragatas *Amphion*, *Andromache*, *Hyperion*, *Owen Glendower*, *Creole*, *Aurora*, *Doris*, *Tartar*, *Briton* y *Blanche*; corbetas *Blossom*, *Tyne*, *Slaney*, *Conway*, *Fly*, *Mersey* y *Ranger*; goleta *Dauntless*; bricbarcas *Icarus*, *Alacrity* y *Eclair*.

vidad hacia ambas partes, como fue el caso del forzamiento del bloqueo de Valparaíso en octubre de 1817 y el apoyo dado a la goleta *Rampant*, cuando claramente se le había negado el permiso para acercarse a la línea defensiva del Callao a finales de 1820.[195]

Finalmente, a partir de noviembre de 1820 los buques de guerra franceses se hicieron presentes en el Pacífico sudamericano mediante una división al mando del contralmirante Pierre Roch Jurien de la Graviere, formada por el navío de línea *Colosse*, la fragata *Galatee* y la corbeta *L'Echo*.[196] En los años siguientes algunos otros buques llegaron a la zona, cumpliendo funciones similares a los de sus contrapartes británicos y norteamericanos.[197]

Pero quizá el problema más complejo que debió enfrentar la marina española en el Callao fue el de mantenerse cohesionada en medio de un proceso que iba marcando cada vez más las diferencias entre peninsulares y americanos. Varios de los oficiales, y muchos más entre los oficiales de mar y marinería, eran americanos; o siendo peninsulares habían formado familia y echado raíces en el continente. Al principio de la guerra de independencia esto no tuvo un impacto significativo, más allá de las vinculaciones familiares que tornaban sospechosos a ciertos individuos. Ese fue el caso del teniente de fragata Eugenio Cortés y Azúa, uno de cuyos tíos había estado involucrado en el establecimiento de la Junta de Caracas en 1810.[198]

En la medida en que la guerra avanzó, el lugar de nacimiento o las vinculaciones de los oficiales comenzaron a ser temas más preocupantes. Esto pesó en el ánimo de Vacaro y de las autoridades navales metropolitanas, que optaron por evitar que oficiales americanos pasaran a servir en esos mares, y por enviar a España a los que ya estaban haciéndolo o llevaban demasiado tiempo en la zona. Este último fue el caso del capitán de fragata

195 Sobre la actuación del escuadrón norteamericano del Pacífico véase Robert Erwin Johnson, *Thence Round Cape Horn; the Story of United States Naval Forces on Pacific Station, 1818-1923*. Asimismo, NARA, RG 45, Letters received by the Secretary of the Navy from Captains.

196 Jurien de la Graviere, *Souvenirs d'un amiral*, II, pp. 262-281.

197 Sobre este tema véase Margarita Guerra Martiniere, "La Confederación Perú-Boliviana en el testimonio de los informes de marina franceses".

198 Jorge Ortiz Sotelo, "Eugenio Cortés y Azúa: de súbdito real a ciudadano americano", pp. 295-333.

graduado Juan Ignacio Pareja, natural de la provincia de Guayaquil. Servía en el Callao desde 1812, y a principios de 1818 Vacaro indicó estar a la espera de un buque de guerra "para enviarlo a la Península". En esa misma fecha retoma las sospechas sobre Cortés, de quien escribe:[199]

> natural de Chile, es oficial de aptitudes y conocimiento en la profesión, pero en punto a opiniones políticas es tildado, hay datos de sus ideas en los principios de la insurrección de estos países, y por tanto aunque hubiese variado, como no hay pruebas positivas, no es prudente elegirlo para mandos ni otras comisiones que las de tierra, por no aventurar la suerte de las armas, comprometer su procedimiento y el honor del cuerpo. Tiene numerosa familia, su esposa demente y se halla en la mayor indigencia; lo que me ha detenido para enviarlo a Europa porque sería la ruina de esta casa; y pido a V. E. como un punto de preferente atención que no venga al destino oficial de naturaleza en las Américas, por los graves inconvenientes que la práctica manifiesta.

Distinto fue el caso de algunos oficiales peninsulares que prestaron servicios en América durante largo tiempo, y que si bien se mantuvieron fieles a la corona, eventualmente optaron por no retornar a España. Algunos de ellos, como el brigadier José Pascual de Vivero, quien llegó al Callao en 1795 al mando del bergantín *Peruano* y formó una extensa familia local, pasaron al servicio peruano. Otros, como el capitán de navío José Villegas, quien había llegado al Perú en 1808 al mando del jabeque *San Sebastián*, luego de entregar la *Prueba* pasó a Valparaíso donde residió hasta su muerte.[200]

En cuanto a los oficiales de mar y marinería el tema resulta más complejo de dilucidar, pues no hay documentación detallada sobre ello. Lo cierto es que sería ingenuo suponer que todos los que cambiaron de bando lo hicieron por un profundo sentimiento patriótico o por estar firmemente convencidos de la justicia de la causa independentista. No podemos negar que alguno lo hiciera, pero no debemos caer en excesos chovinistas asumiendo que los sentimientos de identidad nacional –que en el mejor de los casos era embrionaria–,

199 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 63, carpeta 27/12/1818 al 30/1/1819, Vacaro al secretario de Marina, reservado, Lima 12/4/1818.

200 Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas...*, V, p. 211. Mendiburu, *Diccionario Histórico Biográfico*…, VIII, p. 349.

se sobrepusieron a las vinculaciones establecidas localmente. Siguiendo un antiguo refrán, estos hombres eran del pueblo de sus mujeres, y por ende, sin importar mucho su lugar de nacimiento, un número significativo de ellos optó por pasar al bando independentista, antes, durante o después de la derrota realista.

Lo señalado para el caso de la Real Armada se reprodujo en otras instituciones españolas en América, y sus efectos no pudieron ser contenidos por la implosión sufrida por la metrópoli. En tales condiciones resultaba totalmente previsible la pérdida de los territorios americanos, una pérdida que trató de ser frenada con enormes, pero a la vez estériles, esfuerzos de la Real Armada estacionada en el Callao.

Conclusiones

A lo largo de casi 80 años la Real Armada pudo desempeñar sus funciones en el Pacífico Sur, con mayor o menor eficacia, gracias a una organización que se adecuó a las diversas circunstancias que fue encontrando. Sus comandantes no tuvieron una tarea fácil, especialmente por la compleja relación que mantuvieron con los virreyes en los asuntos económicos y en la dirección de las operaciones navales, que les eran privativas a los primeros. El poder los virreyes, pese a ir disminuyendo a medida que el proceso de centralización borbónico avanzaba, era aún considerable, y quienes detentaron esa función no tenían mayor interés en disminuirlo cediendo una parte del mismo en lo que atañe a las actividades marítimas, esenciales a la economía y a la seguridad del virreinato.

El ámbito de actuación de las naves asignadas a la zona fue la costa americana desde Veragua hasta el cabo de Hornos –más de 7 000 kilómetros–, extendiéndose por un breve periodo hacia el oeste hasta el archipiélago de la Sociedad –a unos 7 500 quinientos kilómetros del Callao–. Este amplio espacio marítimo llegaría a abarcar tres jurisdicciones, la de los virreyes del Perú y Nueva Granada, y la del capitán general de Chile, conduciéndose en ellas operaciones de cuatro tipos: a) de guerra, b) de control marítimo, c) de exploración y d) de transporte de tropas y de caudales. A más de estas responsabilidades, el Apostadero del Callao sirvió como punto de apoyo para los apostaderos de Montevideo, San Blas y Manila; así como para la expedición científica de Alejandro Malaspina.

No obstante los problemas que ya hemos referido con los virreyes y las dificultades inherentes a los largos meses que tomaban las comunicaciones con la Secretaría de Marina, que en ocasiones llevaron a la pérdida de alguna nave, como fue el caso de la *Hermiona* en 1762, los comandantes navales

lograron actuar con cierto grado de autonomía para operar y mantener sus naves, especialmente durante los conflictos que tuvieron que enfrentar. Pero esta situación no era sostenible en el tiempo, y el deterioro naval español, luego de Trafalgar y de la Guerra de Independencia peninsular, condenó al fracaso sus esfuerzos por mantener el control de las comunicaciones marítimas en el Pacífico Sur.

Por otro lado, la presencia de naves extranjeras en la zona, incrementada de manera exponencial luego del Tratado de San Lorenzo de El Escorial, en 1790, implicó un enorme reto para hacer respetar las leyes de comercio españolas. La lucha contra el contrabando resultó infructuosa, no tanto por la limitada capacidad de control marítimo ejercido por las naves reales sino por los intereses locales que ese comercio ilegal fue generando, facilitado por la corrupción de algunos funcionarios. El creciente conocimiento del Pacífico Sur por parte de los marinos británicos llevó a que durante el largo periodo de guerra que se inició en 1796 y que habría de prolongarse hasta 1808, con el breve intervalo de la Paz de Amiens, los corsarios de esa nación llegaran a constituir una verdadera amenaza a las comunicaciones marítimas en la zona. Varias de esas naves, como la *Chance* y la *Port-au-Prince*, tenían mayor porte y potencia de fuego que las naves de guerra españolas. Y esto fue mucho más evidente en el caso de la incursión de la fragata de guerra británica *Cornwallis*. La pérdida del bergantín *Limeño* y de la goleta *Extremeña*, así como las dificultades que tuvo que enfrentar la fragata *Astrea* en Paita, dan claros ejemplos de esa desventajosa situación.

Por otro lado, pese a la tenaz resistencia de los navieros, la Comandancia de Marina pudo aplicar algunas de las regulaciones vigentes en la península, especialmente las referidas a la matrícula de gente de mar y al control de la marina mercante. Para ello fue capital el establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao y de la Academia Real de Náutica de Lima. Esta última fue la base para la preparación de los integrantes del Cuerpo de Pilotos, cuya comandancia fue ejercida por el capitán de puerto, y puso el cimiento para las marinas mercante y de guerra republicanas. Lamentablemente, la presencia de buques extranjeros, incrementada paulatina pero sostenidamente desde fines del siglo XVIII, llevó a que el comercio marítimo fuera cayendo en sus manos en los años iniciales de la república.

La permanente necesidad de mantenimiento y apoyo a las unidades llevó a buscar recursos locales para los repuestos requeridos por las naves y a establecer algunas instalaciones en el Callao y, en menor escala, en aquellos puntos del Pacífico Sur donde las naves debieron permanecer estacionadas por largos periodos de tiempo. Paulatinamente, las instalaciones del Callao fueron aumentando en número y en capacidad de apoyo, facilitando así los trabajos que la maestranza debía llevar a cabo. Todo ello configuró el Arsenal Naval, que tuvo una vida algo accidentada hasta la designación de un comandante permanente. Pese a ello, el Arsenal pudo llevar a cabo diversos trabajos, no sólo a los buques de guerra sino también a las naves mercantes, contribuyendo de esa manera a la seguridad de la navegación en la zona.

Como parte de ese esfuerzo se debieron atender los problemas vinculados a la salud de las tripulaciones, particularmente durante las largas navegaciones desde puertos españoles. El temible escorbuto –que causaba considerables bajas en dichas travesías,– sólo comenzó a ser controlado a finales del siglo XVIII al variar la dieta consumida a bordo. La necesidad de atender a los enfermos llevó a establecer un hospital de marina en Bellavista, a cargo de médicos de la Armada; así como algunos hospitales temporales en aquellos lugares donde se hallaban estacionadas o debían recalar de urgencia.

Un problema adicional que debieron enfrentar los comandantes de Marina fue el control de la deserción, fenómeno común a todas las armadas de la época. Fueron innumerables los casos en que los tripulantes –especialmente la marinería–, formada tanto por peninsulares como por americanos, abandonaron sus naves aprovechando cualquier circunstancia. Muchos de ellos eventualmente eran capturados y vueltos a embarcar en su propia nave o en alguna otra, pero otro tanto lograba insertarse en la sociedad local, sirviendo a bordo de buques mercantes o simplemente encontrando alguna otra actividad que les permitiera vivir sin estar sujeto a las restricciones ni disciplina de a bordo.

El cumplimiento de las ordenanzas navales constituía la base de la disciplina en los buques, complementada con un riguroso sistema de castigos, que incluía penas corporales e incluso la pena capital. El conato de rebelión en la división del capitán de navío González de Arce, en enero de 1772, es la mejor evidencia de este tipo de problemas y de la drasticidad con que se enfrenta. Diferente es el caso de la quiebra disciplinaria a bordo de las

fragatas *Prueba* y *Venganza* en 1822, pues en él se mezclan lo disciplinario, las lealtades y las vinculaciones locales tanto de la oficialidad como de las tripulaciones.

Fueron varios los oficiales y oficiales de mar que establecieron fuertes vínculos con la sociedad local. Algunos de estos vínculos fueron de orden afectivo, llegando a formar familias, como fueron los casos de García del Postigo y de José Pascual de Vivero. Otros fueron de orden económico, dando lugar a la participación en actividades comerciales legales como ilegales, como lo evidencian los casos de Felipe Martínez y de Somaglia, respectivamente.

Si bien no tenemos cifras seriadas de los gastos causados por la Armada, sin duda fueron sustantivos, llevando a que se propusieran diversas medidas para reducirlos. Lamentablemente, muchas de estas medidas conllevaron la desatención de las naves y sus tripulaciones, atentando de ese modo contra su capacidad operacional. Quizá el caso más notorio fue el de la escuadra de Antonio María Vacaro, cuya permanencia en Talcahuano entre 1780 y 1783, lejos de una base de apoyo más adecuada como era el Callao, la deterioró de manera importante. Los resultados de este tipo de actitud se tradujeron en una práctica incapacidad de detener una eventual amenaza enemiga, razón de ser de su estada en esa zona del Pacífico Sur, así como en el incremento de los costos de rehabilitación para que pudieran retornar a España.

A pesar de que la Real Armada en su conjunto mejoró sus capacidades a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII, lo que se tradujo en una mayor presencia en el Pacífico Sur, dicho incremento resultó insuficiente para controlar plenamente la zona o para apoyar nuevos esfuerzos expansivos. Para finales de ese siglo la crisis de la metrópoli se fue agudizando, iniciándose un proceso que eventualmente llevaría a la implosión del imperio español. En ese contexto, el número de naves destinadas a la zona disminuyó, debiendo comisionarse buques mercantes para poder mejorar la seguridad marítima en el Pacífico Sur. A principios del siglo XIX, pese a los denodados esfuerzos llevados a cabo por hombres como el virrey Abascal y los comandantes de Marina Vivero y Vacaro, el estado español simplemente no estaba en condiciones de seguir controlando sus comunicaciones con los territorios americanos. De ese modo, los últimos tres lustros de la Real Armada en el Pacífico Sur estuvieron plagados de dificultades, justamente en una época en que debió enfrentar el reto representado por las fuerzas independentistas. El limitado número de na-

ves disponibles, la mayor potencia de los buques que debían enfrentar, los escasos recursos, la creciente sospecha sobre la fidelidad de los tripulantes americanos y una larga lista de otras consideraciones, fueron llevando a las fuerzas navales españolas a abandonar la iniciativa y a adoptar una actitud defensiva, a la espera de unos refuerzos que nunca llegaron.

Anexo 1
Autoridades

Secretario de Marina

1743	Zenón de Somodevilla y Bengoechea
1754	Julián de Arriaga y Ribera
1776	Pedro González de Castejón y Salazar
1783	Antonio Joaquín de Valdés Bazán Quirós y Ocio
1795	Pedro Varela y Ulloa
1796	Juan de Langará y Huarte
1799	Antonio Cornel y Ferraz
1801	José Antonio Caballero, marqués de Caballero
1802	Domingo Pérez de Grandallana y Sierra
1806	Francisco Gil de Taboada Lemos y Villamarín
1808	Antonio de Escaño y García
1810	José Vázquez de Figueroa
1813	Francisco de Paula Osorio Vargas
1814	Luis María de Salazar Salazar
1816	José Vázquez de Figueroa
1818	Baltasar Hidalgo de Cisneros
1819	José María Alós Mora
1820	Luis María Salazar Salazar
1820	Juan Jabat Aztal
1821	Diego Méndez de la Vega Infanzón
1821	Francisco de Paula Escudero
1822	Francisco de Paula Osorio Vargas
1822	Jacinto Romarate Salamanca
1822	Dionisio Capaz Rendón
1823	Ramón Lorenzo Romay Jiménez de Cisneros
1823	Antonio Campuzano

1823	Francisco de Paula Osorio Vargas
1823	Luis María Salazar Salazar

Director General de la Armada

1808	José Mazarredo Gortázar
1810	Gabriel Císcar y Císcar
1811	José Mazarredo Gortázar
1812	Gonzalo O'Farrill Herrera

Capitán General

1783	Luis de Córdova y Córdova
1789	Pedro Fitz James y Colón de Portugal
1792	Antonio Valdés y Fernández Bazán
1794	Francisco Javier Everardo de Tilly y Paredes
1796	Antonio González de Arce y Paredes
1798	Manuel Antonio Flores y Angulo
1798	Juan Cayetano de Langará y Huarte
1805	Francisco Gil de Taboada Lemos y Villamarín
1805	Federico Graviña y Nápoli
1805-1808	Francisco de Borja y Poyo
1808	Félix Ignacio de Tejada y Suárez de Lara
1818	Juan María de Villavicencio y de la Serna

Virrey del Perú

1745	José Antonio Manso de Velasco, conde de Superunda
1761	Manuel de Amat y Juniet
1776	Manuel de Guirior, marqués de Guirior
1780	Agustín de Jáuregui y Aldecoa
1784	Teodoro de Croix, caballero de Croix
1790	Francisco Gil de Taboada Lemos y Villamarín
1796	Ambrosio O'Higgins, marqués de Osorno
3-11/1801	Manuel Arredondo y Pelegrín, oidor decano de la Audiencia de Lima
1801	Gabriel de Avilés y del Fierro, marqués de Avilés
1806	José Fernando de Abascal y Sousa, marqués de la Concordia

1816	Joaquín de la Pezuela, marqués de Viluma
1821	José de la Serna e Hinojosa

Capitán General de Chile

1746	Domingo Ortiz de Rosas, marqués de Poblaciones
1755	Manuel de Amat y Juniet
1761	Félix de Berroeta
1762	Antonio de Guill y Gonzaga
1768	Juan de Balmaceda y Censano Beltrán
1770	Francisco Javier de Morales y Castejón de Arrollo
1773	Agustín de Jáuregui y Aldecoa
1780	Tomás Álvarez de Acevedo Ordaz
1780	Ambrosio de Benavides
1787	Tomás Álvarez de Acevedo Ordaz
1788	Ambrosio O'Higgins, marqués de Osorno
1796	José de Rezabal y Ugarte
1796	Gabriel de Avilés y del Fierro, marqués de Avilés
1799	Joaquín del Pino Sánchez de Rojas
1801	José de Santiago Concha Jiménez Lobatón
1801	Francisco Tadeo Diez de Medina Vidanges
1802	Luis Muñoz de Guzmán
1808	Juan Rodríguez Ballesteros
1808	Francisco Antonio García Carrasco Díaz
1810	Mateo de Toro Zambrano y Ureta, conde de la Conquista
1814	Mariano Osorio
1815	Casimiro Marcó del Pont Ángel Díaz y Méndez

Gobernador de Concepción

1786	Ambrosio O'Higgins
1791	Francisco de la Mata Linares
1797	Luis de Álava, comandante de La Frontera
1816	Miguel María de Atero
1817	José Ordóñez

Gobernador de Chiloé (dependiente del virreinato del Perú desde 1767)

1742	Victoriano Martínez de Tineo
1750	José de Toro y Zambrano y Pibertat
1751	Antonio Narciso de Santa María Escobedo y Florent. También de Juan Fernández
1761-1765	José Antonio Garretón y Pibernat
1767	Manuel Fernández de Castelblanco y Loyola
1768	Carlos de Beranguer y Renaud
1778	Tomás de Jáuregui
1779	Antonio Martínez y la Espada
1786	Francisco Hurtado del Pino, como intendente
1788	Francisco Garoz (interino), se disuelve la intendencia en 1789
1791	Pedro de Cañaveral Ponce de León y Messía
1797	Antonio Montes de la Puente
1800	César Balviani
1800	Antonio Álvarez y Ximénez
1813	Antonio Pareja
1813	Ignacio María Justiz y Urrutia
1819	Antonio de Quintanilla y Santiago

Gobernador de Guayaquil (corregidores hasta 1763)

1751	Manuel Moreno Ollo
1755	Manuel Fernández de Avilés
1761	José Noboa
1764	Juan Antonio Zelaya y Vergara
1772	Francisco de Ugarte
1776	Domingo Guerrero y Marnara
1777	Francisco de Ugarte
1779	Ramón García de León y Pizarro
1790	José de Aguirre e Irrisarri
1796	Juan de Mata y Urbina
1803	Bartolomé Cucalón y Villamayor
1811	Juan Vasco y Pascual
1816	Juan Manuel de Mendiburu
1820	José Pascual de Vivero

Gobernador de Panamá

1743	Dionisio de Alcedo Ugarte y Herrera
1749	Manuel de Montiano
1758	Antonio Guill y Gonzaga
1762	José Roan
1762	José de Arana y Górnica
1764	José Blasco de Orosco
1767	Joaquín Cabrejo
1767	Manuel de Agreda
1768	Nicolás de Castro
1770	Vicente de Olaciregui
1772	Nicolás de Castro
1773	Nicolás Quijano
1774	Francisco Navas
1774	Pedro Carbonel y Pinto
1779	Ramón de Carvajal
1786	José Domas y Valle
1793	Antonio Narváez y la Torre
1803	Juan de Marcos Urbina
1805	Juan Antonio de la Mata
1812	Benito Pérez
1813	Víctor Salcedo Somodeville
1813	Carlos Maynar
1815	Francisco de Ayala
1816	José Álvarez
1816	Juan Domingo de Iturralde
1817	Alejandro de Hore
1820	Pedro Ruíz de Porras
1820	Francisco Aguilar
1820	Juan de Sámano y Urribarry
1821	Tomás Cires
1821	Juan de la Cruz Murgeón
1821	José de Fábrega

Anexo 2
Los buques

A lo largo del texto se han mencionado numerosas naves, tanto de la Real Armada, como mercantes armadas en corso o fletadas para servicio naval y puestas al mando de un oficial de marina, así como naves de la Real Compañía de Filipinas con un comandante naval. Este anexo las reúne a todas, diferenciando, en el caso de las naves de guerra, a aquellas asignadas al Apostadero, o que prestaron algún servicio a órdenes de su comandante, de aquellas que arribaron al Callao en cumplimiento de otras misiones.

En todos los casos se han elaborado listas alfabéticas, pero para las naves de guerra asignadas al Apostadero se ha confeccionado además una lista cronológica y una tabla indicando el tiempo de permanencia en la zona. Para ello se han utilizado diversas fuentes, pero esencialmente las series Expediciones a Indias, Estados de Fuerza y Vida, Lista de Contaduría de Cádiz, y Corso y Presas del Archivo don Álvaro de Bazán; la serie Expediciones a Indias del Archivo General de Simancas, Sección Marina; y el manuscrito 2215 del Museo Naval de Madrid, "Buques de guerra que ha tenido la marina real de España desde principios del siglo 1500 *[sic]*".

Las listas alfabéticas están organizadas por registro, cada uno de los cuales cuenta con tres párrafos.

El primero presenta el nombre usual del buque, y en la medida de lo posible se incluye también los otros nombres con que se le refiere. Tal fue el caso de la corbeta *Atrevida*, alias *Santa Rufina*, y de varias otras naves. Eventualmente, algunas naves cambiaron de nombre, dando origen a un nuevo registro. Viene luego el tipo de nave; pero si eventualmente se le modificó la arboladura, figurará como un nuevo registro. A continuación, entre corchetes, se consigna el número de piezas de artillería, en la medida de lo posible, y en paréntesis, su calibre. Para facilitar esta información hemos utilizado un

formato numérico, de modo tal que un buque con 24 piezas de 12 libras y 12 de 6 libras figurará de la siguiente manera: [24 (12), 12 (6)]. Finalmente, cuando se conoce, se incluye información sobre el lugar de construcción, la fecha de ingresó y baja del servicio naval, así como los nombres que tuvo antes y después de estar en el Pacífico Sur.

En un segundo párrafo se consigna el grado y nombre de su comandante, debajo del cual figuran las fechas y los puertos que cada buque tocó. Las fechas están presentadas en un formado día/mes/año de arribo y partida (por ejemplo, 12/3 a 15/4 significa que esa nave arribó el 12 de marzo y zarpó el 15 de abril). Cuando el zarpe se produjo durante el mismo mes sólo se consigna éste en la fecha de zarpe (por ejemplo 12 a 13/5, significa que el buque arribó el 12 de mayo y zarpó al día siguiente). En caso de no haberse podido determinar una fecha de zarpe o arribo se ha dejado un espacio en blanco.

La lista cronológica toma como referencia su arribo al primer puerto y su salida del último puerto del Pacífico Sur.

Con esta información se han podido elaborar los gráficos que se incluyen al final de este anexo.

Buques del apostadero del Callao

Abascal, también *Nuestra Señora de Covadonga*, corbeta [4 (8), 4 carronadas (8), 2 (11), 2 carronadas (18)], antes *Amable María* alias *Peruano*

teniente de navío José de la Cagiga

Callao (15/5/1812), Río de Janeiro (8/8 a 24/9), Cádiz (2/11/1812)
Cádiz (5/6/1814), Montevideo (-), Callao (16/5/1816), Montevideo (8/3/1817)

Águila, también *Santa María Magdalena*, fragata [22 (6), 6 pedreros (3), 8 esmeriles], La Carraca 1753 - Callao 1777

capitán de fragata Domingo de Bonechea Andonaegui, fallecido en Tahití en enero de 1775

Ferrol (4/3/1767), Santa Catalina (2/7 a 17/9), Montevideo (1/10 a 3/1/1768), Malvinas (26/1 a 15/2), Concepción (14/4 a 15/9), Callao (30/9 a 5/11), Guayaquil (-), Callao (14/12 a 9/6/1769), Panamá (29/6

a -), Callao (5/1770 a 26/9/1772), archipiélago de Tuamutu (28/10), Mehetía (6/11), Tahití (8/11 a 20/12), Morea (20/12), Valparaíso (21/2 a 2/4/1773), Callao (31/5/1773 a 20/9/1774), Anna (2 a 12/11), Mehetía (13/11), Tahití (14/11 a 7/1/1775 y 13 a 28/1), Callao (8/4)

teniente de navío Cayetano de Lángara y Huarte
Callao (27/9), Tahití (30/10 a 12/11), Callao (17/2/1776)

Alavés, también *San Juan de Mata*, bergantín [12 (4)], Guayaquil 1808 - Callao 1810, antes goleta *Alavesa*
teniente de fragata Antonio Quartará
Guayaquil (11/1808), Paita (a 23/12), Callao (25/2/1809)
teniente de fragata José Villegas y Córdova
Callao (11/12), Coquimbo ( ), Callao (26/2/1810)

Alavesa, también *San Juan de Mata,* goleta, Guayaquil 1803 - Guayaquil 1808, después bergantín *Alavés*
alférez de navío Antonio Quartará
Guayaquil (3/1 a 5/2/1803), Panamá (15/3 a 13/4), ensenada de Damas (24/4 a 15/5), Manta (a 10/6), Santa Elena (19/6), Guayaquil (25/6 a 8/12), Malpelo (1804), Tola (1805), Guayaquil ( ), Callao ( ), Paita ( ), Guayaquil (a 1806), Puná ( ), Paita (a 6/6), Callao (6/1806), Huanchaco (11/1806), Tola (6/12/1806 a 1/1807), Cupica ( ), Panamá (6/1807 a 27/8/1808), Tumbes (9/10 a), Guayaquil (11/1808)

Aquiles, bergantín [20 (12)], Burdeos 1819 - Marianas 14/3/1825
alférez de navío José Fermín Pavía y Seix
Cádiz (13/1/1824), Malvinas (15 a 27/3), Chiloé (27/4 a 15/8), Quilca ( ), Callao (12/9 a 28/10/1824), Quilca ( ), Ilo ( ), Quilca (a 5/1/1825), Marianas (10 a 14/3/1825)

Asia, navío [64], La Habana 1789 - Marianas 10/3/1825
capitán de navío Pedro Valencia
Callao (24/4 a 19/7/1814), Concepción (14/8 a), Callao (22/9 a 13/2/1815), Cádiz (30/5/1815)

capitán de navío Roque Guruceta, jefe de la escuadra del Pacífico
Cádiz (13/1/1824), Malvinas (15 a 27/3), Chiloé (27/4 a 15/8), Quilca ( ), Callao (12/9 a 28/10/1824), Quilca ( ), Ilo ( ), Quilca (a 5/1/1825), Marianas (10/3/1825)

Astrea, fragata [26 (12), 8 (6)], Cartagena 1756 - Cádiz 1813
capitán de fragata Pedro de Cabrera
Cádiz (15/3/1794), Montevideo (2/7 a 22/11), Callao (21/1 a 15/9/1795), Valparaíso (19/10 a 11/11), Valdivia (1/12 a 19/1/1796), Valparaíso (22/1 a 18/2), Valdivia (1 a 14/3), Valparaíso (19 a 31/3), Callao (13/4 a 24/12), Montevideo (19/2/1797 a 1798), Cádiz ( )

capitán de navío Pedro Bernardo Esquivel
Cádiz (25/9/1803), Montevideo (a 13/11/1804), Valparaíso (30/1 a 6/2/1805), Coquimbo (12 a 17/2), Callao (4/3 a 4/6), Panamá (22/6 a 4/7 y 16/7 a 1/8), Taboga (1 a 6/8), Manta (16 a 19/9), Paita (1/10 a 1/1/1806), Puná (15/1 a 7/4), Paita (19/4 a 6/6), Callao (3/7 a 26/8), Valparaíso (11/12 a 12/1/1807), Iquique (24/1 a 5/2), Callao (3/3 a 27/4), Panamá (10/5 a 4/6), Taboga (4 a 10/6), Paita (16 a 27/7), Callao (6/9/1807 a 27/4/1809)

Astrea, urca [8 (12), 2 (6)]
teniente de navío Joaquín Toledo y Parra
Callao (6/1809 a 1/1810), Valparaíso ( ), Juan Fernández ( ), Valdivia ( ), Valparaíso ( ), Callao (18/7/1810)
alférez de navío Antonio de Arbizú
Callao (14/11), Cádiz (22/2/1811)

Astuto, navío [58], La Habana 1758 - Cartagena 1806
capitán de fragata Pedro Trujillo
Cartagena (29/10/1768), Cádiz (16/2/1769), Montevideo (27/5 a 26/12), Talcahuano (28 ó 29/3/1770 a 25/6), Callao (18/7/1770 a 18/1/1772), Cádiz (18/7/1772)
brigadier Juan Antonio Mozo
Cádiz (12/12/1775), Callao (15/5 a 8/1776)

brigadier José de Somaglia
Callao (8/1776 a 13/3/1778), Cádiz (20/7/1778)

Cañonera n° 1, alias *Venus* [1 (24)], Callao noviembre 1797
teniente de navío José Ignacio Colmenares
alférez de navío Juan Antonio Fernández de Alvarado y Perales, marqués de Tabalosos, junio 1798
patrón Miguel Carmona
Callao (25/8/1798), Paita (31/8-1/9), Plateros (2-3/9), Puná ( ), Panamá ( )

teniente de fragata Pedro Cortázar
Guayaquil (23/11 a 5/1/1799), Puná (7 a 14/1), Paita (27/1 a 11/2), Callao (25/3/1799)

teniente de navío Francisco Gil, noviembre 1801

Cañonera n° 2, [1 (24)], Callao noviembre 1797
patrón Juan Ballester
Callao (25/8/1798), Paita (31/8-1/9), Plateros (2-3/9), Puná ( ), Panamá ( ), Guayaquil (23/11 a 5/1/1799), Puná (7 a 14/1), Paita (27/1 a 11/2), Callao (25/3/1799)

Cañonera n° 3, [1 (24)]

Castilla, alias *Santo Cristo de Burgos*, navío [60], La Habana 1737 - Veracruz 1764
jefe de escuadra Francisco de Orozco
Ferrol (12/9/1747), Maldonado (27/11 a 30/12), Concepción (3/3/1748 a 5/4), Callao (22/4 a 12/1748), Juan Fernández ( ), Valdivia ( ), Valparaíso (7/2/1749 a), Callao (5/1749 a 15/11/1749), Juan Fernández (12 a 14/12), Concepción (29/12 a 22/1/1750), Cádiz (9/6/1750)

Castor, o *Nueva Marquesa de Osorno*, fragata [10], Londres 1795 - Callao 1815

primer piloto alférez de fragata José de Moraleda y Montero
Callao (4/10/1797), San Carlos de Chiloé (7/11 a 2/12), Valdivia (8 a 29/12), Valparaíso (3/1 a 1/2/1798), Juan Fernández (6 a 14/2), Valparaíso (18/2 a 14/3), San Carlos de Chiloé (29/3 a 8/11), Valdivia (10/11 a 2/12), Valparaíso (6/12 a 25/1/1799), Copiapó (29/1 a 4/2), Callao (16/2)

Castor, corbeta [16 (6), 4 pedreros (4); en 1802 figura con 6 (6), 10 (5.5) y 4 (4); en 1806 con 6 (12), 20 (6), retirándosele 4 (12) en diciembre de ese año; y en 1811 con 20 (6)]

teniente de navío Francisco Gil de Taboada desde el 19/1/1800
Callao (21/1/1800), Santa Elena (2 a 4/2), Galápagos (10/2 a 6/4), Gorgona (3 a 6/5), Manta (21 a 24/5), Guayaquil (3/6 a 8/8), Paita (23/8 a 3/9 y 25 a 28/9), Santa Elena (29/9 a 1/10), Guayaquil (4/10 a 21/11), Santa Elena (29/11 a 5/12), Guayaquil (14 a 27/12), Paita (9 a 19/1/1801), Callao (16/3 a 1/5)

teniente de navío José de Llano Garay
Callao (9/7), Arica (6/9 a 26/10), Callao (2/11 a 1/12), Valparaíso (14 a 27/1/1802), Valdivia (13 a 21/2), Valparaíso (24/2 a 24/3), Juan Fernández (1 a 7/4), Valparaíso (11/4 a 6/5, 12/6 a 16/7), Callao (27/7)

teniente de navío José de Moraleda y Montero a partir del 1/8/1802
Callao (24/12), Guayaquil (3/1 a 5/2/1803), Panamá (15/3 a 13/4), ensenada de Damas (24/4 a 15/5), Manta (5 a 10/6), Santa Elena (19/6), Puná (23/6), Guayaquil (25/6 a 9/1/1804), Perico (10/2 a 18/3), Damas (20/3 a 4/4), ensenada de Montijo (10 a 30/4), Manta (21 a 25/5), Guayaquil (5/6 a), Callao (1804), Coquimbo (18/2/1805 a), Valparaíso (19/3 a 16/4), Más Afuera (5/1805), Valparaíso (a 10/7), Coquimbo ( ), Callao (30/7 a 24/12), Paita (1 a 10/1/1806), Puná (15/1 a 9/2), Tumbes (12 a 15/2), Santa Elena (19 a 20/2), Puná (27/2 a 4/4), Punta de Arena (5 a 10/4), Paita (21/5 a 6/6), Callao (3/7)

teniente de navío Ángel Texeiro
Callao (6/9), Chiloé (12 a 28/10), Valparaíso (4 a 15/11), Callao (30/11/1806 a 8/1/1807), Chiloé (15 a 27/2), Valparaíso ( ), Callao (29/3 a 7/7), Valparaíso (11/8 a 20/9), Callao (2/10)

teniente de navío José de Moraleda y Montero
Callao (15/11), Valparaíso (12/1807 a) Chiloé ( ), Valparaíso (8/2 a 5/1808), Papudo (3/6), Callao (20/6 a), Callao (2/10 a 15/10/1808), Valparaíso (24/10 a), Juan Fernández ( ), Valdivia ( ), Concepción ( ), Valparaíso (21/4 a 5/1809), Callao (a 16/1/1810), Panamá ( ), Callao (9/7 a 20/5/1811), Quilca ( ), Callao (6/5)

teniente de fragata Simón Londoño
Callao (20/5), Quilca ( ), Callao (27/6/1811), Panamá ( ), Callao (6/5/1812 a), Panamá ( ), Callao (3/11 a), Panamá ( ), Callao (11/6/1813)

Castor, urca [8 (6)]
teniente de navío Ramón Bermúdez Valledor
Panamá ( ), Paita ( ), Callao (a 26/5/1814), Juan Fernández ( ), Arica ( ), Callao (16/7/1814 a), Arica ( ), Juan Fernández ( ), Callao (a 12/3/1815), Panamá (12/4 a c.21/6), Paita ( ), Callao (13/9/1815)

Esmeralda, fragata [18 (12), 6 (6), 4 obuses (24), en febrero de 1820 tiene 20 (12), 8 (6), 4 obuses (24), 4 pedreros (3)], Mahón 1791 - Callao 1820
capitán de fragata Luis de Coig y Sansón, ascendió a capitán de navío 13/1/1819
Cádiz (6/5/1817), Arica (23/8 a 25/9), Callao (30/9 a 20/10), Callao (1/11 a 9/12), Talcahuano (17/1/1818 a 29/3), Valparaíso (31/3 a), Talcahuano (a 8/9), Callao (22/9 a 20/10, 29/11), Arica ( ), Mollendo ( ), Callao (11/1 a 5/7/1819), Pisco ( ), Callao (23/7 a 22/12), Arica, Callao (a 9/2/1820), Paita ( ), Puná (18 a 23/2), Huacho (11/3), Mollendo (a 8/4), Callao (14/4 a 21/7), Quilca ( ), Callao (11/8 a 10/9), Pisco ( ), Callao (25/9 a 6/11/1820)

Esperanza, navío [50], La Habana 1726 - Guayaquil 1751

capitán de navío Pedro de Mendinueta

Ferrol (1740), Río de la Plata (a 20/11/1742), Concepción (26/1/1743 a), Valparaíso ( ), Panamá ( ), Juan Fernández (1744 a), Callao (6/7/1744 a), Guayaquil (1746)

capitán de fragata Agustín de Aldumín, fallece en la navegación de Guayaquil al Callao

capitán de fragata Juan Bautista Bonet

Guayaquil ( ), Callao (3/1748 a 20/6/1748), Guayaquil (7/1748 a), Callao (a 12/1748), Juan Fernández ( ), Valdivia ( ), Valparaíso (7/2/1749 a), Callao (5/1749 a), Guayaquil ( ), Callao (a 14/1/1750), Juan Fernández ( ), Concepción ( ), Puerto Inglés ( ), Chonos ( ), Callao (6/12/1750 a 15/5/1751), Puná (26/5), Guayaquil (17/6/1751)

Europa, alias *Nuestra Señora del Pilar*, navío [64], La Habana 1734 - Cartagena de Indias 1762

capitán de fragata Ventura Ortuño de Aguirre

Ferrol (12/9/1747), Maldonado (27/11 a 30/12), Concepción (3/3 a 5/4/1748), Callao (21/4 a 12/1748), Juan Fernández ( ), Valdivia ( ), Valparaíso (7/2/1749 a), Callao (5/1749 a 15/11/1749), Juan Fernández (12 a 14/12), Concepción (29/12 a 22/1/1750), Cádiz (9/6)

Extremeña, goleta [4], Guayaquil 1802 - Copiapó 1804

teniente de navío Mariano Isasbiribil

Guayaquil (11/1802), Santa (9/1 a 4/2/1803), Callao (1803), Valparaíso (a 20/6/1804), Coquimbo (8/7 a), Herradura ( ), Tongoy ( ), Guanaquero ( ), Caldera (16/9 a), Copiapó (30/9/1804)

Flecha, también *Nuestra Señora del Rosario*, bergantín, ex *Dart*, se le desarmó al llegar al Callao

teniente de navío Ángel Texeiro

Guayaquil (1806), Puná ( ), Paita (21/5 a 6/6), Callao (6/1806)

Hermiona, fragata [20], 1730 - apresada el 31/5/1762, antes *Ermione*
teniente de navío Juan de Zabaleta
Cádiz (24/11/1760), Concepción (8/4/1761), Talcahuano (9/4 a 27/6), Callao (13/7 a 16/1/1762), Gibraltar (5/6)

Ica, también *Victoria de Ica*, corbeta
teniente de fragata Pedro Antonio Goul
Callao (6/10, 8 a 28/10/1824), Quilca (19/11 a 5/12), Ilo (9 a 12/12), Quilca (18 a 30/12), Pernambuco (17 a 27/3/1825), Cádiz (27/4)

Industria, fragata [26 (12), 2 (4), 8 pedreros], Cádiz 1755 - Cartagena de Indias 1784
capitán de navío Francisco Hidalgo de Cisneros y Ceijas
Cádiz (20/11/1772), Callao (30/3/1773 a 16/1/1774), Cádiz (31/5)

Jesús Nazareno, fragata, Callao 1752 - 1755
segundo piloto Juan de Hervé
Callao (19/9/1752), Valdivia ( ), Juan Fernández ( ), Callao (1755)

Liebre, alias *Santa Cristina*, fragata [28, a fines de 1772 se modifica a 26 (12), 2 (4), 8 pedreros; en 1790 figura con 26 (12), 8 (6), 12 (2)], Cádiz 1754 - Cádiz 1809
capitán de fragata Jacinto de Aróstegui
Ferrol (2/11/1761), Valparaíso (15/5 a 27/6/1762), Callao (10/7 a 18/10), Valparaíso (24/11 a 24/12), Valdivia (12/1 a 11/2/1763), Concepción (18/2 a 19/3), Valparaíso (27/3 a 19/5), Callao (18/6 a 29/2/1764), Cádiz (5/7)

capitán de fragata Manuel Cornejo.
Ferrol (17/10/1766), Montevideo (a 5/1/1768), Malvinas (25/1 a 15/2), Concepción (12/4 a 15/9), Callao (30/9 a 21/11), Valparaíso (29/12 a 13/1/1769), Valdivia (28/1 a 1/2), Valparaíso (12 a 26/2), Valdivia (1 a 31/3), Talcahuano (13 a 25/4), Juan Fernández (25 a

30/4), Talcahuano (a 11/10), Callao (23/11 a 13/3/1770), Guayaquil (30/3 a 18/3/1771), Huacho (13 a 16/5), Callao (21/5)

capitán de navío Manuel López Bravo
Callao (18/1/1772), Cádiz (15/6)

capitán de fragata Manuel González Giral
Cádiz (19/11), Callao (7/4/1773 a 16/1/1774), Cádiz (31/5)

capitán de navío Tomás Geraldino y Geraldino
Cádiz (18/2/1790), Callao (8/7 a 10/1790), Valparaíso ( ), Juan Fernández ( ), Valdivia ( ), Callao (6/5 a 13/7/1791), Perico (11/8 a 7/9), Paita (12 a c.18/10), Callao (26/11 a 20/1/1792), Callao (a 6/7), crucero, Callao (25/8 a), crucero por el norte (4/1793), Panamá ( ), Puna ( ), Santa ( ), Callao (a 24/12/1794), Montevideo (3/3 a 10/4/1795), Cádiz (1/7 a 4/12)

Limeño, también *San Gil*, bergantín [14, en 1795 figura con 16 (6), 6 obuses (3); en 1801 con 18 (6)], Ferrol 1793 - Puná 23/9/1801
teniente de navío Felipe Martínez Manrique, ascendido a capitán de fragata
Cádiz (13/8/1794), Montevideo (11/10 a 10/12), Callao (4/2 a 30/3/1795 y 3/5 a 15/9), Juan Fernández (20 a 23/10), Valparaíso (23/10 a 11/11), Valdivia (1 a 18/12), Chiloé (26/12 a 6/1/1796), Valdivia (8/1 a 9/2), Talcahuano (11/2 a 23/3), Valparaíso (28/3 a 9/4), Coquimbo (11 a 15/4), Iquique (24 a 29/4), Arica (1 a 25/5), Pisco (29/5 a 2/6), Callao (5/6 a 12/9), Valparaíso (4 a 8/11), Valdivia (16 a 26/11), Valparaíso (1/12 a 2/1/1797 y 4 a 14/1), Valdivia (1 a 7/2), Chiloé (11/2 a 27/3), Talcahuano (1/4 a 8/5), Valparaíso (13 a 28/5), Coquimbo (2 a 19/6), Callao (3/7 a 4/10), Valparaíso (7/11 a 7/12), Valdivia (19 a 29/12), Valparaíso (2/1 a 2/3/1798), Callao (12/3 a 25/8), Paita (31/8), Tumbes (7 a 14/9), Gorgona (20 a 23/9), Manta (18 a 24/10), Puná (29/10 a 2/11), Guayaquil (23/11 a 5/1/1799), Puná (7 a 14/1), Paita (27/1 a 11/2), Callao (25/3 a 11/9), Panamá (15/9 a 11/10), Taboga (12 a 16/10), Santa Elena (13 a 14/11), Puná

(19 a 26/11), Paita (1 a 12/12), Callao (13/1 a 11/2/1800), Valdivia (20 a 27/3), Valparaíso (21/4 a 14/6), Coquimbo (21 a 23/6 y 25/6 a 6/7), Guasco (9 a 20 y 21 a 29/7), Callao (20/8 a 2/1/1801), Santa Elena (13 a 27 y 28 a 30/1), Guayaquil (3/2 a 19/9), Puná (21/9)

Marquesa de Osorno, fragata, presa británica *Betsy*, posteriormente referida como *Candelaria*

capitán de fragata Agustín Mendoza y Arguedas

Callao (2 a 24/2/1797), Galápagos y costa centroamericana ( ), Paita (a 23/4), Callao (1/6/1797)

Maypú, corbeta o bergantín [16], Callao 1818 - capturado frente a Río de Janeiro el 13/6/1821

teniente de navío Francisco Sevilla

Callao (27/3/1819), Callao (28/3 a 22/4/1820), Chancay ( ), Paita (28/4), Guayaquil (1 a 6 y 9 a 23/5), Callao (9/6 a 19/8), Pisco ( ), Callao (5/9 a 29/3/1821)

Nuestra Señora de la Asunción, fragata [34], Ferrol 1772 - Banco Inglés, Río de la Plata 20/5/1805

capitán de fragata Juan Domingo Deslóbbes

Cádiz (3/2/1803), Malvinas ( ), Valparaíso ( ), Callao (26/7 a 3/4/1804), Montevideo (5/6)

Nuestra Señora de las Mercedes, fragata [26 (12), 4 (6), 8 obuses (24), 12 obuses (3)], La Habana 1789 - cabo Santa María 5/10/1804

capitán de navío José Manuel de Goycoa

Ferrol (27/2/1803), Montevideo (a 20/5), Callao (9/8 a 3/4/1804), Montevideo (5/6 a 9/8)

Nuestra Señora de Monserrat, urca afragatada [10 (6), 2 pedreros (2)]

teniente de navío Manuel Valcárcel

Cádiz (20/11/1772), Talcahuano (27/4 a 6/6/1773), Callao (24/6) Callao (2/6/1777), Puná (11/6 a 27/10), Callao (27/12 a 6/8/1778), Puná (14/6), Guayaquil (16/6 a 14/1/1779), Puná (16/2), Paita (21

a 24/2), Callao (25/3 a 10/7), Puná (17/7 a 10/9), Callao (2/11 a 12/1/1780), Juan Fernández (25/2 a 1/3), Chiloé (12/3 a 6/4), Valdivia (8/4 a 3/5), Concepción (8/5 a 29/10), Valparaíso (1/11)

capitán de fragata Antonio Pérez de Meca
Valparaíso (3/12), Valdivia (26/12 a 11/1/1781), Concepción (15/1 a 19/4), Valparaíso (25/4 a 11/5), Juan Fernández (27/5 a 3/6), Concepción (22/6 a 13/1/1782), Valparaíso (28/2 a 4/5), Concepción (21/5/1782 a 28/5/1783), Callao (24/6 a 7/1/1784), Valparaíso (23/2 a 27/3), Valdivia (17/4 a 17/5), Talcahuano (2/6 a 30/9), Callao (16/10 a 20/3/1785), Arica (23/4 a 5/5), Callao (13/5 a 18/6), Arica (28/7 a 2/8), Ilo (5 a 14/8), Callao (20/8 a 10/10)

teniente de navío Juan de Hervé
Callao (1785)

Peruano, también *San Francisco*, bergantín [16 (6)], Ferrol 1793 - Callao 1805

teniente de navío José Pascual de Vivero
Cádiz (13/8/1794), Montevideo (11/10 a 10/12), Callao (13/2 a 30/3 y 30/4 a 15/9/1795), Juan Fernández (20 a 23/10), Valparaíso (27/10 a 11/11), Valdivia (1/12 a), San Carlos de Chiloé ( ), Talcahuano (4/3/1796 a), Valparaíso (a 24/5), Callao (6/6 a 6/10 y a 29/10), Juan Fernández ( ), Callao (9/12 a 26/1/1797), Juan Fernández (15 a 17/2), Coquimbo (22 a 26/2), Guasco (1 a 2/3), Arica (18 a 28/3), Ilo (26 a 27/3), Pisco (6 a 10/4), Callao (13/4 a 16/5), Pisco (24 a 25/5, 7 a 11/6 y 13 a 14/6), Callao (17/6 a 23/8), Pisco (1 a 2/9), Ilo (24 a 25/9), Callao (4/10 a 4/5/1798), Panamá (19 a 29/6), Paita (31/8 a /9), Tumbes (7 a 14/9), Manta (19 a 25/10), Guayaquil (29/10 a 22/11), Paita (1 a 2/12), Tumbes (10 a 18/12), Guayaquil (23/12 a 5/1/1799), Puná (7 a 14/1), Paita (17/1 a 12/2), Callao (25/3 a 1/9), Panamá (15/9 a 11/10), Taboga (12 a 16/10), Santa Elena (13 a 14/11), Puná (19 a 26/11), Paita (1 a 21/12), Callao (13/1 a 11/2/1800), Valparaíso (21/4 a 14/6),

Coquimbo (21 a 23/6 y 25/6 a 6/7), Guasco (9 a 29/7), Arica (8/8), Callao (18/8 a 7/11), Santa Elena (17/11 a 6/1/1801), Puná (10 a 20/1), Santa Elena (25 a 27/1), Panamá (13/2 a 13/3), Paita (29/3), Callao (1/5)

teniente de fragata Miguel de Iriarte
Callao (9/7), Arica (6/9 a 26/10), Callao (2 a 21/11), Panamá (12/12 a 13/1/1802), Paita (15 a 28/2), Callao (23/4 a 1/7)

teniente de navío José Ignacio Colmenares
Callao (1/7 a 29/1/1803), Santa (2 a 4/2), Callao (12/2 a 26/4), Valparaíso (4/6 a 1/10), Quintero (1 a 11/10), Papudo (12 a 21/10), Pichindaqui (23 a 31/10), Valparaíso (3 a 17/11), Chiloé (26/11 a 9/1/1804), Valdivia (11 a 28/1), Santa María (30/1 a 10/2), Talcahuano (11/2 a 14/3), Santa María (16 a 18/3), Valparaíso (21/3 a 1/4, 12/4 a 21/6 y 1/7 a 5/10), Coquimbo (9 a 14/10), Huasco (15 a 18/10), Copiapó (19 a 20/10), Arica (5 a 7/11), Pisco (14 a 17/11), isla Mocha (25/11 a 1/1/1805), Santa María (2 a 8/1), Talcahuano (9 a 22/1), Valparaíso (25/1 a 6/2), Coquimbo (10 a 11/2 y 14 a 16/2), Valparaíso (25/2 a 16/4), Más Afuera (5/1805), Valparaíso (7/5 a 10/7), Coquimbo (13 a 15/7), Callao (27/7)

Peruano, también *San Francisco*, corbeta [20 (8), 2 obuses (32), 2 obuses (3)], Callao 1805 - Callao 1816
teniente de navío José Ignacio Colmenares
Callao (29/5/1806), Pisco (9 a 10/5), Callao (20/6 a 30/8), Panamá (18/9 a 20/10), Taboga (21 a 26/10), Atacames (8 a 17/12), Paita (13 a 27/1/1807), Callao (5/3 a 7/7), Valparaíso (11/8 a 20/9), Arica ( ), Callao (2/10 a 2/1/1808), Gorgona (10 a 13/2), Perico (24/2 a 31/3), Taboga (31/3 a 6/4), Callao (4/6)

Pezuela, bergantín [10 (12), 4 carronadas (24), 6 carronadas (16)], Guayaquil - Cádiz 1826, antes *Cicerón* o *Ángel de la Guarda*, posteriormente *Temerario*
teniente de fragata Ramón Bañuelos desde 1/2/1817

Callao (23/12/1816 a 26/3/1817), Talcahuano (1/5 a), Valparaíso (11/8 a 20/9), Arica ( ), Callao (30/9 a 15/10, 18 a 20/10), Talcahuano (a 9/1/1818), Valparaíso ( ), Talcahuano (a 8/9), Callao (22/9), Callao (a 8/2/1819, 16/2 a 10/7, 25/8 a)

teniente de fragata Manuel Quesada desde el 24/9/1824
Callao (10/1824), Quilca (12/1824 a 2/1/1825), Malvinas (14 a 20/2), Trinidad (16 a 17/3), San Salvador (28/3 a 7/4), Cádiz (7/6)
Potrillo, bergantín [8 (12), 8 carronadas (8)], comprado en 1813 y perdido en Valdivia 1820

teniente de fragata Simón Londoño
teniente de fragata Juan Ignacio Pareja por enfermedad de Londoño
Callao (24/7/1813), crucero sobre Concepción ( ), Santa María ( ), Arauco (15 a 17/8), Callao (1 a 23/9), Callao (30/9 a 9/10), Concepción ( ), Callao (a 1/1/1814), Arauco ( ), Concepción (9/1814), Coquimbo (a 25/1/1815), Valparaíso (a 4/1815), Arica ( ), Callao (3/7 a 12/1/1816), Panamá (a 24/2), Huacho ( ), Santa (4/1816), Callao (6/5)

teniente de navío Ramón Bermúdez Valledor por enfermedad de Londoño
Callao (17/8), Ancón ( ), costa norte hasta Paita ( ), Callao (7/10)

teniente de navío José Aldana
Callao (12/10), Huacho ( ), Jaguey ( ), Huarmey ( ), Ferrol ( ), Cornejo ( ), Santa e isla de Lobos ( ), Galápagos (21 a 29/10), Mocha (6/12), Valparaíso (11/12 a), Callao (3/1817), Talcahuano (23/4), Callao (30/9 a 15/10, 18 a 20/10), Talcahuano (a 9/1/1818), Valparaíso (a 17/3), Talcahuano (27/3 a 3/8), Arica (24/8), Quilca (24/8 a), Callao (20/9/1818 a 20/11/1819), Chiloé (19/12), Valdivia (3/2/1820)

Presidenta, fragata [16 (12), 4 carronadas (10)]
capitán de fragata Joaquín Bocalán

Callao (23/6/1818), Talcahuano (a 8/9), Callao (22/9)

Princesa de Aragón, también *Nuestra Señora del Pilar*, goleta, aparejada como paquebote en el Callao, comprada en Guayaquil

teniente de navío Miguel de Orozco
Callao (14/2/1778), Panamá ( ), Guayaquil (a 10/1779), Callao (1780 a), Chile ( ), Callao ( ), Talcahuano (11/1781), Paita (a 17/5/1782), Callao (15/7), Talcahuano ( )

Prueba, fragata [28 (24), 8 (12), 8 obuses (24), 4 obuses (3)], Ferrol 1800 - Guayaquil 1822, posteriormente *Protector*

capitán de navío Melitón Pérez del Camino
Cádiz (12/6/1819), Paita (10/10), Guayaquil (19/10 a 23/2/1820), Huacho (11/3), Mollendo (a 8/4/1820), Callao (14/4)

jefe de escuadra Antonio Vacaro
Callao (22/4), Chancay ( ), Paita (28/4), Guayaquil (1 a 6/5), Santa Elena ( ), Montecristi ( ), Esmeraldas ( ), Gorgona (14, 21/5), Guayaquil (a 7/1820), Arica (4/7), Pisco (14/7), Callao (16/7 a 10/10)

capitán de navío José Villegas y Córdova
Callao (10/10), Arica (17 a 19/11), Mollendo (23/11), Cerro Azul (27 a 29/11), Taboga (26 a 29/12), Panamá (1 a 8/1/1821), Acapulco ( ), Panamá (30/11 a c. 4/1/1822), Guayaquil (15/2)

Reina María Isabel, fragata [48], Rusia - Talcahuano 1818

capitán de navío Manuel del Castillo, enfermó y quedó en Tenerife
teniente de navío Dionisio Capaz
Cádiz (21/5/1818), Santa Cruz de Tenerife (4 a 7/6), isla Mocha (21/10), Talcahuano (24/10)

Resolución, fragata [18 (12), 6 (8), 12 carronadas (10), en 1818 figura con 8 (18), 8 (8)]

alférez de navío Joaquín Sevilla
Callao (3/1815)

teniente de navío José de la Cagiga
Callao (14/7/1818), San Gallán y Pisco ( ), Callao (21/8)
alférez de navío Francisco de Sevilla
Callao (27/8 a 7/10), San Gallán ( ), Pisco (19/10 a), Callao (20 a 21/11/1818)

teniente de navío Dionisio Capaz (27/9/1819 a 17/8/1820)
José Villegas y Córdova (17/8 a 9/10/1820)
teniente de navío Dionisio Capaz (29/10 a 5/11/1820)

San Joseph Peruano, alias *Esperanza*, también *Peruano*, navío [60, en 1770 tiene 24 (18), 26 (12), 2 (8), 6 (4), 4 pedreros (4)], Guayaquil 1756 – c. 1790

capitán de navío Juan Bautista Bonet
Guayaquil (30/10/1756), Paita ( ), Callao (21/1/1757 a 1/8/1761), Valparaíso (a 26/9), Callao (12/10 a 27/10), Panamá (12/11 a 2/1762), Paita (23/4 a), Callao (7/7/1762 a 30/10/1767), Valparaíso (30/11 a 1/1/1768), Cádiz (30/4)

brigadier José de Somaglia
Cádiz (29/10/1770), Concepción (11/4 a 14/5/1771), Callao (10/6 a 8/1771), Callao (12/1771 a 8/1776)

brigadier José Antonio Mozo
Callao (8/1776 a 3/12), Cádiz (4/1777)

capitán de navío José de Córdoba y Ramos
Cádiz (4/11/1777), Callao (14/4 a 16/11/1778), Valdivia (20/12 a 4/1/1779), Valparaíso (9 a 28/1), Valdivia (26/2 a), Concepción ( ), Valparaíso (1 a 11/4), Juan Fernández (20 a 25/4), Valparaíso (3 a /5), Callao (a 12/1/1780), Valdivia, Chiloé, Talcahuano (11/5/1780 a), Callao (12/1781 a), Talcahuano (a 26/1/1783), Valparaíso ( ), Talcahuano (28/2 a) Concepción (a 28/5), Callao (25/6/1783 a 14/4/1784), Río de Janeiro (4/8 a 28/10), Cádiz (21/2/1785).

San Julián, navío [28 (18), 30 (12), 12 (8), 4 pedreros], Ferrol 1768 - Cádiz 1780
capitán de navío Antonio Osorno y Herrera
Cádiz (11/11/1774), Callao (25/4 a 2/12/1775), Cádiz (20/5/1776)

San Lorenzo, navío [24 (24), 30 (18), 10 (8), 2 pedreros de bronce (3)], Guarnizo 1768 – Cádiz 1810
capitán de fragata Felipe González de Haedo
Cádiz (8/11/1769), Montevideo (a 26/12), Talcahuano (12/3/1770 a), Callao (20/5 a 10/10), Rapa Nui (15 a 21/11), San Carlos de Chiloé (15/12 a 13/1/1771), Callao (28/3)

capitán de navío Pedro Trujillo
Callao (18/1/1772), Cádiz (18/7).
San Pedro de Alcántara, navío [26 (18), 28 (12), 8 (6), 2 pedreros (3)], La Habana 1770 - Peniche 1786
capitán de navío Pedro Colarte
Cádiz (15/11/1773), Montevideo (2/5 a 29/11/1774), Callao (13/2 a 2/12/1775), Cádiz (21/5/1776)

capitán de navío Manuel Fernández de Bedoya, ascendió luego a brigadier
Cádiz (4/1/1777), Callao (17/6 a), Callao (4/1778 a 12/1/1780), Valdivia ( ), Chiloé ( ), Talcahuano (11/5 a 4/1781), Callao (1781), Talcahuano (a 29/6/1783), Callao (7/1783 a 14/4/1784), Colluma (11 a 12/6), Quiriquina (12 a 19/6), Concepción (a 1/9), Callao (15/9)

brigadier Manuel Eguía
Callao (28/12), Talcahuano (22 a 25/1/1785), Quiriquina (25/1 a 2/3), Talcahuano (2/3), Río de Janeiro (6/1785 a 4/11/1785), Peniche (2/2/1786)

Santa Bárbara, fragata, Guarnizo 1768 - Juan Fernández 1794
capitán de fragata Nicolás Lobato y Cuenca

Cádiz (4/9/1790), Montevideo (a 7/3/1791), Callao (18/5 a 14/9), Valparaíso (10/10 a 19/11), San Carlos de Chiloé (1/12 a 6/3/1792), Valdivia (8 a 17/3), Talcahuano (18/3 a 8/4), Valparaíso (10/4 a 15/5), Callao (27/5 a 18/12), Chiloé (1/1 a 14/2/1793), Talcahuano (4/3 a 17/4), Valparaíso (26/4 a 10/5), Callao (22/5 a)

teniente de navío Francisco Barba
Valparaíso (20/4/1794), Juan Fernández (25/4)

Santa Clara, fragata [26 (12), 4 (6), 8 obuses (24), 12 pedreros (3)], Ferrol 1784 - capturada 5/10/1804
capitán de fragata Diego Alesson
Ferrol (27/2/1803), Callao (21/6/1803 a 3/4/1804), Montevideo (5/6 a 9/8)

Santa Gertrudis, fragata [34], Guarnizo 1768 - capturada 5/10/1804
capitán de fragata Alonso de Torres y Guerra de la Prada
Montevideo (7/3/1791), Juan Fernández ( ), San Gallán ( ), Callao (20/5 a 9/1791), Acapulco (30/10 a 19/12), San Blas (16/1 a 29/2/1792), Nutka (30/4 a), San Blas (a 16/11), Acapulco (a 2/2/1793), Galápagos ( ), Santa Elena (27/4), Paita (22/5 a 6/1793), Callao (2/8 a 7/3/1794), Montevideo (5/1794 a 21/6), Cádiz (21/9)

Santa Leocadia, fragata [26 (12, 8 (6)], Ferrol 1787 - Santa Elena 1800
capitán de navío Antonio Gómez Barreda
Cádiz (18/10/1796), Montevideo (3/1799), Callao (13/5 a 21/1/1800), Santa Elena (a 4/2), Galápagos (10 a 27/2), Puná (8/4 a), Guayaquil ( ), Pisco ( ), Arica ( ), Callao (1/9 a 7/11), Paita (a 13/11), Santa Elena (16/11/1800)

Santa Paula, fragata [34], 1780 - 1794, antes británica *Gaton*
capitán de fragata Benito Antonio de Lira, ascendió durante su estada
Cádiz (15/12/1780), Talcahuano (24/6 a 12/9/1781), Callao (25/9 a) Callao (a 7/1/1783), Concepción (23/2 a 29/6), Callao (20/7

a 25/5/1784), Malvinas ( ), Río de Janeiro (25/9 a 28/10), Cádiz (1/3/1785)

Santa Rosalía, fragata [26, en 1794 figura con 26 (12), 8 (6)], Guarnizo 1767 - Cádiz 1804

capitán de fragata Antonio Domonte Ortiz de Zúñiga
Málaga (16/12/1768 a 9/1/1769), Montevideo (8/5 a 26/12), Concepción (10/3 a 24/6/1770), Callao (28/7 a 10/10), Rapa Nui (15 a 21/11), San Carlos de Chiloé (15/12 a 13/1/1771), Callao (28/3 a 22/3/1772), Cádiz (10/8)

capitán de navío Joaquín de Molina
Cádiz (15/3/1794), Callao (5/7 a), Callao (23/1 a 12/1795), Montevideo (12/1795 a 12/4/1796), Cádiz (32/6)

Santa Rufina, fragata [34], Cartagena 1777 - Cádiz 1818

capitán de fragata José Cayetano García de Quevedo y Chiesa
Cádiz (19/2/1802), Callao (20/6/1802 a 23/1/1803), Cádiz (30/5)

Santiago la América, navío [64], La Habana 1766 - Cádiz 1823

capitán de fragata Jerónimo Bravo
Cádiz (21/11/1778), Callao (26/4/1779)

brigadier Antonio Vacaro
Callao (12/1/1780), San Carlos de Chiloé (12/2 a c. 20/3), Talcahuano (11/5 a 28/10), Valparaíso (1 a 27/11), Valdivia ( ), Talcahuano (7/5/1781 a 29/6/1783), Callao (19/7/1783 a 5/4/1786), Cádiz (15/8)

Sebastiana, corbeta [26 (12), 24 de ellos recamarados en 1817]

teniente de navío José Villegas y Córdova
Cádiz (28/2/1813), Montevideo ( ), Callao (31/10 a 1/1/1814), Arauco (31/1 a), Concepción (2/1814 a 1/6), Callao (16/6 a 19/7), Concepción (14/8 a 1/10), Juan Fernández ( ), Valparaíso (8/10)

alférez de navío Felipe Villavicencio
Valparaíso (14/11), Juan Fernández ( ), Valparaíso (18/4/1815)

alférez de navío José María Tosta, ascendió a teniente de fragata graduado en 1817
Valparaíso (4/1815), Juan Fernández ( ), Valparaíso (9/9 a 25/11 o 7/12/1815), Juan Fernández ( ), Callao (6/1816), Valparaíso (a 14/5), Juan Fernández ( ), Callao (9/1816 a), Talcahuano (10/1817 a 1/2/1818), Valparaíso ( ), Callao (20/2 a 21/11), Callao (a 8/2/1819, 16/2 a 10/7, 25/8)

teniente de navío José Villegas y Córdova, del 1/10/1819 al 17/8/1820
Callao (1819 a 17/8/1820)

Septentrión, navío [68], Cartagena 1753 - Málaga 1784
capitán de navío Antonio González de Arce Paredes y Ulloa
Cartagena (29/10/1768), Cádiz (16/2/1769), Montevideo (27/5 a 12/1769), Talcahuano (28/3/1770 a 25/6), Callao (18/7 a 18/1/1772), Cádiz (18/7)

Trinidad, bergantín [10], Guayaquil - Callao 1816
teniente de navío Juan Ignacio Pareja
Guayaquil (26/8/1816), Paita ( ), Callao (8/10)

Triunfo, también *Nuestra Señora de la Concepción*, paquebote, Guayaquil - Callao 1752
teniente de fragata Luis de Hercelles
Guayaquil ( ), Callao (16/5/1752)

Venganza, fragata [26 (12), 14 (6), en octubre de 1816 se le aumentan 6 pedreros (3), quitándole dos en 1818, en 1819 figura con 1 carronada (10)], Mahón 1793 - Guayaquil 1822
capitán de fragata Tomás Blanco Cabrera

Cádiz (10/5/1816), Arica (8 a 9/9), Callao (22/9 a 12/10), Huacho ( ), Jagüey ( ), Huarmey ( ), Ferrol ( ), Cornejo ( ), Santa e isla de Lobos ( ), Galápagos (21 a 29/10), Mocha (6 a 8/12), Santa María (9/12), Valparaíso (11/12 a), Juan Fernández ( ), Talcahuano (3/1817 a 8/10), crucero Valparaíso, Talcahuano (17/11 a 9/1/1818), Valparaíso (a 20/4), Callao (30/4 a 8/8), Quilca ( ), Callao (20/9)
capitán de fragata Simón Londoño
Callao (14/11 y 20 a 29/11), Arica ( ), Mollendo ( ), Callao (11/1 a 17/5, 20 a 30/5, a 5/7/1819), Pisco ( ), Callao (23/7)

capitán de fragata José Joaquín Soroa
Callao (22/12), Callao (a 13/1 y 28/1 a 9/2/1820), Puná (18 a 23/2), Huacho (11/3), Mollendo (a 8/4), Callao (14 a 19/4), Chancay ( ), Callao (23/4 a 21/7), Quilca ( ), Callao (11/8 a 10/9), Pisco ( ), Callao (25/9 a 10/10), Arica (17 a 19/11), Mollendo (23/11), Cerro Azul (27 a 29/11), Taboga (26 a 29/12), Panamá (1 a 8/1/1821), Acapulco ( ), Panamá (30/11 a c. 4/1/1822), Guayaquil (15/2)

Buques de guerra en otras comisiones

Activo, bergantín [14], 1791 - 1818
teniente de navío Antonio Quartará
San Blas ( ), Acapulco ( ), Guayaquil (12/1 a 6/1812), Acapulco ( )

África, también *Nuestra Señora del Rosario*, fragata de la presidencia de Guatemala, armada como paquebote
alférez de navío Fernando Quintano y Solís
Callao (2/1785), Guayaquil ( ), Callao (10/1785)

Atrevida, también *Santa Rufina*, corbeta [14 (6), 2 (4)], Cádiz 1789 - Montevideo 1807
capitán de fragata José de Bustamante y Guerra
Cádiz (30/7/1789), Montevideo (20/9 a 14/11), Puerto Deseado (2 a 13/12), Puerto Egmont (18 a 24/12), San Carlos de Chiloé (5

a 19/2/1790), Talcahuano (23/2 a 2/3), Valparaíso (11/3 a 14/4), Coquimbo (18 a 30/4), Arica (14 a 18/5), Callao (26/5 a 20/9), Guayaquil (1 a 28/10), Perico (16/11 a 15/12), Acapulco (1 a 26/2/1791), San Blas (30/3 a 13/4), Acapulco (20/4 a 1/5), Mulgrave (27/6 a 5/7), Nutka (13 a 28/8), Monterey (11 a 25/9), Acapulco (16/10 a 20/12), Guam (11 a 24/2/1792), Vavao (20/5/1793 a 1/6), Callao (23/7 a 16/10), Talcahuano (7/11 a 3/12), Puerto la Soledad (25/12 a 13/1/1794), islas Aurora (20 a 25/1/1794), Montevideo (15/2 a 21/6), Cádiz (21/9)

Descubierta, también *Santa Justa*, corbeta [14 (6), 2 (4)], Cádiz 1789 - Cádiz 1828

capitán de fragata Alejandro Malaspina

Cádiz (30/7/1789), Montevideo (20/9 a 14/11), Puerto Deseado (2 a 13/12), Puerto Egmont (18 a 24/12), San Carlos de Chiloé (5 a 19/2/1790), Talcahuano (23/2 a 10/3), Juan Fernández (11/3), Valparaíso (17/3 a 14/4), Coquimbo (18 a 30/4), San Félix (5/5), Callao (20/5 a 20/9), Guayaquil (1 a 28/10), Perico (16/11 a 15/12), Realejo (17 a 30/1/1791), Acapulco (27/3 a 1/5), Mulgrave (27/6 a 5/7), Nutka (13 a 28/8), Monterey (11 a 25/9), San Blas (9 a 14/10), Acapulco (19/10 a 20/12), Guam (11 a 24/2/1792), Vavao (20/5/1793 a 1/6), Callao (23/7 a 16/10), Talcahuano (8/11 a 2/12), Puerto Egmont (1 a 20/1/1794), Montevideo (14/2 a 21/6), Cádiz (21/9)

capitán de fragata Alonso de la Riva

Cádiz (5/6/1814), Callao (13/10 a 30/11), Cavite ( )

Europa, navío [64], Ferrol 1789 - Cavite 1803

capitán de navío Isidoro García del Postigo

Cádiz (29/11/1795), Malvinas (29/1 a 2/1796), Talcahuano (4 a 22/3), Valparaíso (24/3 a), Callao (2/5 a 6/10), Manila (25/12)

Fama, fragata [34], Cartagena 1795 - Santa María 1804

capitán de fragata Pedro de Vargas

Cádiz (11/11/1795), Malvinas (29/1 a 2/1796), Talcahuano (4 a 22/3), Valparaíso (24/3 a), Callao (2/5 a 6/10), Manila (25/12)

María, fragata
capitán de fragata Fernando Quintano y Solís
Cádiz (10/1795), Talcahuano (12/1-1/2/1796), Manila ( )

Mercurio, corbeta [18 (8), 2 (6), 6 obuses (18)], Cartagena 1802 - Montevideo 1814
capitán de fragata José Primo Rivera
Montevideo (5/3/1813), Callao (7/5 a 26/12), Montevideo (1814)

Montañés, navío [74], Ferrol 1794 - Cádiz 1810
capitán de navío Fernando María Valcárcel
Cádiz (29/11/1795), Malvinas (29/1 a 2/1796), Talcahuano (4 a 22/3), Valparaíso (24/3 a), Callao (2/5 a 6/10), Manila (25/12)

Nuestra Señora de la Cabeza, fragata
capitán de fragata José Eulalio de Peralta y Roelas
Cádiz ( ), Callao (5/4 a 12/1788), Cádiz (4/1789)

Nuestra Señora de los Remedios, alias la *Favorita*, fragata [8 (4), 8 pedreros (2 y 3)], Callao 1777 - San Blas 1790
teniente de navío Juan Francisco de la Bodega y Quadra
Callao (12/9 a 19/12/1777), San Blas (21/2/1778)

Nuestra Señora del Pilar, fragata [34]
capitán de fragata Miguel Zapiaín y Valladares
Cádiz (29/11/1795), Malvinas (29/1 a 2/1796), Talcahuano (4 a 22/3), Valparaíso (24/3 a 24/5), Callao (6/6 a 6/10), Manila (25/12)

Princesa, fragata [22 (8), 6 (4), 2 pedreros (2)]
teniente de navío Jacinto Caamaño
San Blas (25/3/1799), Acapulco (a 8/4), Manta (14/5 a), Guayaquil (a 9/6), Callao (28/7 a 1/9), Panamá (15/9 a 11/10), San Blas ( )

San Fulgencio, navío [26 (18), 28 (12), 6 (8), 4 pedreros (4)], Cartagena 1787 - La Habana 1812

capitán de navío Joaquín Rodríguez de Rivera

Cádiz (1/10/1808), Santa Cruz de Tenerife (9/10), Callao (28/1 a 27/4/1809), Cádiz (17/8).

San Pedro Apóstol, navío [74], Ferrol 1770 - Manila 1801

capitán de navío Ángel González

Cádiz (29/11/1795), Malvinas (29/1 a 2/1796), Talcahuano (4 a 22/3), Valparaíso (24/3 a), Callao (2/5 a 6/10), Manila (25/12)

San Pedro de Alcántara, navío [64], La Habana 1788 - I. de Coche 1815

capitán de navío Antonio de Quesada

Cádiz (16/10/1809), Callao (7/3 a 23/6/1810), Cádiz ( )

Santiago, también *Nueva Galicia*, fragata, San Blas 1773-1786

capitán de fragata Juan Francisco de la Bodega y Quadra

San Blas (5/6/1781), Atacames (24/8), Panamá (11/9 a 22/2/1782), Paita (17/4 a 17/5), Callao (17/7 a 19/3/1783), San Blas (20/6)

Santa María de la Cabeza, fragata [26 (12), 8 (6), 12 pedreros (2)], La Habana 1780 - Manila 1803

capitán de navío Antonio de Córdoba

Cádiz (2/11/1787), Callao (5/4 a 18/12/1788), Cádiz (16/4/1789).

Buques fletados por el Apostadero o al mando de oficiales navales para su servicio

Águila, fragata [26], Callao 15/4/1780 y también en 1801

capitán de fragata José María de Uribe

Callao (27/6/1780), Panamá ( ), Guayaquil ( ), Realejo (a 28/6), Paita (a 11/9), Callao (4/11/1781)

Aquiles, navío [30 (12), 12 (6)], 1782 a 1783
capitán de fragata Benito Jiménez de Guzmán
Callao (8/3/1781), Valdivia (a 16/6), Talcahuano (18/6)
capitán de navío Manuel de Eguía a partir del 5/9/1781
Talcahuano (16/11/1782), Callao (4/12/1782)

Asia, buque norteamericano armado en corso 1801
teniente de fragata Ildefonso Fonseca

Cantón, bergantín [1 giratorio (18), 4 (8)]
capitán mercante José Gandaria
Callao (15/7/1818), Pisco ( ), Callao (21 a 27/8), crucero frente al Callao, Callao (a 7/10), Pisco ( ), Callao (20/11 a)

Cleopatra, fragata [29 (8), 2 (12), 2 carronadas (18)], en 1818 se arbola como corbeta
capitán de fragata Juan Ignacio Pareja
Callao (30/9/1817), Paita (6 a 7/10), Panamá (a 4/11), Paita (1/12 a), Callao (31/12)

Cleopatra, corbeta [22 recamarados (12), 8 ánima seguida (12), 2 bronce (12)], antes fragata del mismo nombre
capitán de fragata José Villegas y Córdova
Callao (22/5/1818), Talcahuano (a 3/8), Arica (24/8), Quilca (24/8 a), Callao (20/9 a), Pisco ( ), Callao (24/11 a 8/12), Guayaquil ( ), Callao (16/2/1819)

Constante, bergantín [1 colisa (18), 2 culebrinas, 14], perdido en Marianas 1825
teniente de fragata José Martínez
Quilca (5/1/1825), Omaha (10/3)

Diligente, bergantín fletado
Callao (1780), Talcahuano (1781)
alférez de navío Fernando Quintano y Solís
Talcahuano (a 11/1782), Valdivia (16/2 a 7/1783 a), Callao (26/7)

Dolly, buque norteamericano armado en corso 1801
teniente de fragata José Ignacio Colmenares

Júpiter, fragata, presa británica
segundo piloto Pedro Hurtado
Callao (4/10/1797), Valparaíso (10/11 a 6/12), San Carlos (22 a 29/12), Valdivia ( ), Valparaíso ( ) I. Mocha (17/1), Valparaíso (19/1/1798), Chile hasta 1801

Justiniano, bergantín [6 (6)], armado en 1816 - Callao 1818, presa británica *Justiniani*
piloto Antonio Ibarra
Callao (1816), Talcahuano (a 14/12/1817), Callao (29/12 a 15/1/1818), Pisco ( ), Callao (19/2)
Merceditas, patache auxiliar, armado en 1780
piloto Francisco de Puertas
Callao (27/6/1780), Panamá ( ), Guayaquil ( ), Realejo ( ), Paita ( ), Callao ( )

Miantonomo, fragata [10], presa norteamericana
Callao (22/5/1802 a)

Minerva, fragata
teniente de navío Conde de San Isidro
Callao (5/2/1810), Valparaíso ( ), Callao ( )

Nuestra Señora de Aránzazu, alias *Brillante*, pailebote [1 giratorio (24), 10 pedreros (3)]
piloto particular Juan Agustín de Ibarra
Callao (12/9/1817), Arica ( ), Callao (30/9 a 13/12), Talcahuano (30/12 a 3/1/1818), Callao (12/1 a), Nazca ( ), Callao (a 14/4), Panamá (20/5 a), Paita ( ), Callao (20/10 a 29/11), Valdivia (a 27/1/1819), Callao (8/2 a 10/3), Nazca ( ), Callao (29/3 a 14/4), Panamá ( ), Punta Arenas en Guayaquil (18/8 a), Callao ( ), Valdivia ( ),

Callao (a 28/8), Chiloé ( ), Valdivia ( ), Callao (25/12 a 19/2/1820), Arica ( ), Callao (a 19/8), Pisco ( ), Callao (5 a 21/9/1821)

Palafox, fragata [12 (8)], Callao 1817 - 1818
piloto particular
Callao (10/1817), Talcahuano ( ), Callao ( )
teniente de navío Luis Pardo
Callao (15/1/1818), Pisco ( ), Callao (19/2), Pacasmayo ( ), Callao (29/8)

Primera, goleta
Guayaquil (1780), Callao ( )
San Juan Bautista, falucho
primer piloto Gaspar Bejarano
Valparaíso (a 20/6/1804), Quintero ( ), Valparaíso (8/7 a), Coquimbo (a 14/10) Callao (25/10 a 28/9/1805), Paita ( )

San Miguel, alias *Júpiter*, pailebote (4)
piloto Joseph de Andía y Valera
Callao (20/9/1774), Tahití (9/11-28/1/1775), Callao (9/4)

San Rafael, alias *El Real*, galeota del Resguardo del Callao
patrones Francisco Xavier Canelas y Francisco Catiblas
Callao (24/12/1764), Huarmey ( ), Callao (a 29/4/1765), Pisco ( ), Paracas ( ), islas Chincha ( ), Callao (4/6)

Tagle, fragata [20 (8), 2 (12), 2 carronadas (18)], devuelta a sus dueños en enero de 1818
capitán de fragata José Villegas y Córdova
Callao (30/9/1817), Paita (6 a 7/10), Tumbes (10/10), Panamá (a 4/11), Paita (1/12 a), Callao (31/12 a), Guayaquil ( ), Paita ( ), Callao (12/4/1818 a)

Veloz Pasajera, fragata [32]
teniente de navío Simón Londoño
Callao (5/1814)

capitán de fragata graduado Simón Londoño desde el 22/1/1817
Callao (26/3/1817), Talcahuano (1 a 26/5), Talcahuano (10/1817 a 9/1/1818), Valparaíso ( ), Callao (13/2 a 10/3), Nazca ( ), Callao (29/3)

teniente de navío Luis Pardo
Callao (14/4), Panamá ( ), Punta Arenas en Guayaquil (18/8/1818)

Buques armados en corso

Antílope, presa británica
Callao (11/1805)

Atlante, alias *Orué* [10 (8), 14 (6) y 6 pedreros (3)], presa británica *Atlantic* adquirida en 1797 por Domingo de Orué

Domingo de Orué y Mirones, ascendido a alférez de fragata por el combate de Galápagos
Callao (21/1/1800), Santa Elena (a 4/2), Galápagos (10/2 a c. 9/4), Pascua (23/5), San Félix ( ), Iquique ( ), Pacocha (17/6), Callao (7/1800)

Bretaña, Callao 1800 [30], armada por el Consulado

piloto Francisco Parga
Callao (1800), Más Afuera (2/1/1801), Coquimbo ( ), Callao ( ), Santa Elena ( ), Panamá ( ), Paita (10/8), Lobos de Afuera (20/8), Paita (5 a 22/9), Callao ( ), isla Santa María (30/12), Concepción ( ), Valparaíso (4/1802), Callao (5/1802) Coquimbo (1/1812), Talcahuano (5/1813)

Cantabria, fragata, antes británica *Vulture*

Callao (a 12/1808)

Cántabro, bergantín

Martín Salas
Callao (a 12/1808)

Cántabros de Buenos Aires, místico (1) armado en Guayaquil en 1808
Fernando Zualdea

Charmilly (36), presa británica adquirida por Juan Miguel Castañeda en 1797

Dolores Primera, fragata habilitada en Chile en 1807, para corso y mercadería.

Europa, también *Santa Bárbara*, bergantín armado en 1816
Lisondo

Flecha, bergantín
Tomás Lopategui
Mollendo (5/1/1808 a), Callao (a 12/7), Santa Elena ( ), Galápagos ( ), isla Santa María ( ), Pichindaqui ( ), Copiapó ( ), Cobija ( ), Iquique ( ), Sama ( ), Callao (5/12)

Juan Antonio González
Callao (19/12), Valparaíso ( ), Tongoy (27/1/1809), Coquimbo (27 a 30/1), Cobija (3/2), Callao (14/2 a), Ilo ( ), Callao (30/4)

Francisco Fernández
Callao (25/5), Calderilla de Copiapó (7/1809), Arica (8/1809), Pacocha ( ), Ilo ( ), Mollendo ( ), Ilo ( ), Valparaíso ( )

Tomás de Lopategui

Hortensia, fragata habilitada en Chile en 1807, para corso y mercadería

Javiera, también *Nuestra Señora de Iciar*, antes *Warren*
José Gandarias
Coquimbo (1812), Callao (14/7/1812 a), Valparaíso (1813), Callao (6/1813)

Jesús María, fragata (16)
Joaquín Millet

Joaquina, fragata [14 (8), 2 obuses]
Domingo de Ugalde
Montevideo ( ), Callao (13/10/1805)

Mercedes, pailebote
José Sánchez
Coquimbo ( ), Callao (21/9/1812 a)

Minerva, fragata armada en 1816
Claudio Vila

Hero, llamada también *Nereyda*, *Catita* o *Isabela*
Galápagos (1809), costa del Noroeste ( ), Valparaíso ( )

Tomás de Lopategui
Callao (9/9/1812), Santa María ( ), Lengua de Vaca ( ), Callao (6/4/1813)

Nueva Castor, fragata [22], armada por el Consulado
Callao (1800), Más Afuera (2/1/1801), Coquimbo ( ), Callao ( ), Santa Elena ( ), Panamá ( ), Paita (10/8), Lobos de Afuera (20/8), Paita (5 a 22/9), Callao ( ), Santa María (30/12/1801), Concepción ( ),Valparaíso (4/1802), Callao (5/1802)

Nuestra Señora de la O (18), presa británica *Alderney*, armada en 1797 por su propietario, Juan Dávila
Diego de la Torre

Nuestra Señora de la Paz, fragata armada en 1806

Palafox, fragata armada en 1816
Sarria

Peregrina, de Andrés Revoredo, armada en 1797

Primer Cantabria, armada en 1810
Juan Domingo de Amezaga
Valparaíso (1812)

Reina de los Ángeles, fragata armada en 1816
José Bandini

Rey Fernando VII, también *Nuestra Señora del Carmen*, bergantín, antes místico *Napoleón*
Callao (12/1808), Ilo (14/5/1809), Callao (25/5 a), costas chilenas ( ), Callao (27/8)

San Andrés, fragata
Valparaíso (10/1808)

San Gabriel, armado en 1806 y capturado al año siguiente.

San Pedro, falucho. En 1805 capturó al *Dart* cerca a Guayaquil.
Antonio José Irisarri y Alonso

Santa Teresa, bergantín
Juan Villa
Punta Aguja ( ), Callao (26/1/1813 a)

Tagle, también *Santa Catalina*, fragata de Antonio Varas
Joaquín Ricoma
Guayaquil (29/9/1811 a)

Tagle, fragata armada en 1816
Menchaca

Víctor, fragata armada en 1805

Buques de la Real Armada fletados a la Real Compañía de Filipinas

Astrea, fragata

capitán de fragata Alejandro Malaspina

Cádiz (5/9/1786), Talcahuano (18/1/1787 a), Callao (1/2 a 1/3), Guam (26 a 30/4), Manila (14/5)

Santa Rufina, fragata

capitán de fragata Gabriel de Sorondo

Cádiz (1787), Callao (6/1 a 2/1788), Manila ( )

Buques de la Real Compañía de Filipinas al mando de oficiales navales

Infante don Carlos

teniente de fragata José Valera

Cádiz ( ), Callao (24/12/1817 a), Calcuta ( )

San Fernando, alias *Príncipe de Asturias*, fragata

alférez de fragata y primer piloto Juan Alias

Callao (1805), Manila (1806), Macao ( ), San Blas ( ), Callao (1807)

capitán de fragata José Ignacio Colmenares

Callao (9/12/1809), Guam ( ), Manila (3/1810 a 24/9), Valparaíso (23/3 a 30/3/1811), Callao (12/4) Panamá (1816), Paita (9/2 a), Callao ( ), Saipán (1816)

San Francisco Javier, alias *El Filipino*, fragata

teniente de fragata Juan Antonio de Ibargoitia Zamacona

Manila (26/7/1799), Concepción (18/12 a 23/1/1800), Callao (7/2 a 8/3), Manila (7/1800)

San Rafael, alias la *Palas*, fragata

teniente de fragata Domingo Navarro

Cavite (16/1/1801), San Blas ( ), Callao (29/10/1801)

teniente de navío Miguel de Sierra Donestebe
Callao (1802), Cavite (7/1/1803), Callao (15/5 a)

capitán y primer piloto Juan Bautista Monteverde
Manila (21/12/1805 a 2/1806), Callao ( ), Manila ( )

Santo Domingo de la Calzada, fragata
teniente de fragata Juan Latre
Pasajes (7/1/1801), Callao (25/4 a 19/7/1802), Cavite (26/12)

Santa Rosa, alias *Ramoncita*, fragata, perdida en Guam en 1815
primer piloto graduado de oficial José Tirado
Manila ( ), Callao (1813 a 23/12/1814), Guam (19/2/1815)

Buques mercantes al mando de oficiales navales

Abascal, pailebote correo, antes *San Antonio*. Capturado en Paita el 12/9/1817
Agustín Goyena
Callao (8/4/1816), Paita ( ), Panamá (a 20/5), Manta (31/5 a 1/6), Paita (7/6 a), Callao (a 1/1817), Arica ( ), Callao (a 22/3), Panamá ( )

Deseada, fragata
alférez de navío Eugenio Cortés y Azúa
Cádiz (28/12/1805), Valparaíso (29/4-14/5/1806), Callao (30/5-7/10), Guayaquil (a 22/11), Santa Cruz de Tenerife (6/5/1807)

Ferroleña, urca [12]
capitán de fragata Joaquín Zaraus
Cádiz (9/2/1802), Malvinas ( ), Talcahuano ( ), Callao ( ), Marianas ( ), Manila ( )

General Apodaca, fragata mercante de Montevideo
Montevideo ( ), Callao (7/1812 a 10/1812), Montevideo ( )

General Quintanilla, antes *Cinco Hermanas* [16],armado en Chiloé 1823 - Quilca 1824
piloto Mateo Maineri

General Valdés, antes *Puig*, bergantín [12], armado en Chiloé
Mitchel

Hércules
Paita (1/4/1783), Cantón ( ), Callao (27/12/1784)

San Antonio, 1816
teniente de fragata Juan Montero de Espinosa
Cádiz (29/12/1815), Callao ( )

San Francisco de Paula
capitán de navío Juan María de Villavicencio y de la Serna
Cádiz (1789), Callao ( )

San Juan Bautista, 1816
teniente de fragata Ramón Bañuelos
Cádiz (29/12/1815), Callao ( )

San Pablo, navío [34]
alférez de fragata Antonio Casulo
Callao (6/1788), Juan Fernández (6/1788), San Félix ( ), San Ambrosio ( ), Valparaíso ( ), Callao (a 6/1789), San Félix ( ), Mocha ( ), Valdivia ( )

Sacramento, alias *Fernando el Deseado*, pailebote correo
Panamá (1816), Paita (3/3 a), Panamá (a 2/8), Paita (17/8 a), Callao (14/9 a), Paita ( ), Panamá ( ), Paita ( ), Callao (a 17/7/1817), Arica ( ), Callao (a 29/8), Paita ( ), Guayaquil ( ), Panamá ( ), Paita (28/12 a), Callao (5/1/1818 a ( ), Panamá ( ), Montecristi ( ), Guayaquil (18/8 a), Panamá (a 8/9/1819), Paita (29/9 a), Callao ( ), Paita ( ), Chorrillos (14/1/1821)

Cuadro 5
Buques de guerra (tabla anualizada)

Esperanza	26/1/1743	17/6/1751
Castilla	3/3/1748	22/1/1750
Europa	3/3/1748	22/1/1750
Jesús Nazareno	19/9/1752	1/1/1755
Triunfo	16/5/1752	
San Joseph el Peruano	30/10/1756	14/4/1784
Hermiona	8/4/1761	16/1/1762
Liebre	15/5/1762	29/2/1764
Liebre	12/4/1768	18/1/1772
Águila	14/4/1768	17/2/1776
Santa Rosalía	10/3/1770	22/3/1772
San Lorenzo	12/3/1770	18/1/1772
Septentrión	28/3/1770	18/1/1772
Astuto	29/3/1770	18/1/1772
Industria	30/3/1773	16/1/1774
Liebre	7/4/1773	16/1/1774
Nuestra Señora de Monserrat	27/4/1773	10/10/1785
San Pedro de Alcántara	13/2/1775	2/12/1775
San Julián	25/4/1775	2/12/1775
Astuto	15/5/1776	13/3/1778
San Pedro de Alcántara	17/6/1777	2/3/1785
Princesa de Aragón	14/2/1778	15/7/1782
Santiago la América	26/4/1779	5/4/1786
Santa Paula	24/6/1781	25/5/1784
Liebre	8/7/1790	24/12/1794
Santa Bárbara	18/5/1791	25/4/1794
Santa Gertrudis	20/5/1791	1/9/1791
Santa Gertrudis	27/4/1793	7/3/1794
Santa Rosalía	5/7/1794	1/12/1795
Astrea	21/1/1795	24/12/1796
Limeño	4/2/1795	23/9/1801
Peruano	13/2/1795	12/12/1816

(continuación)

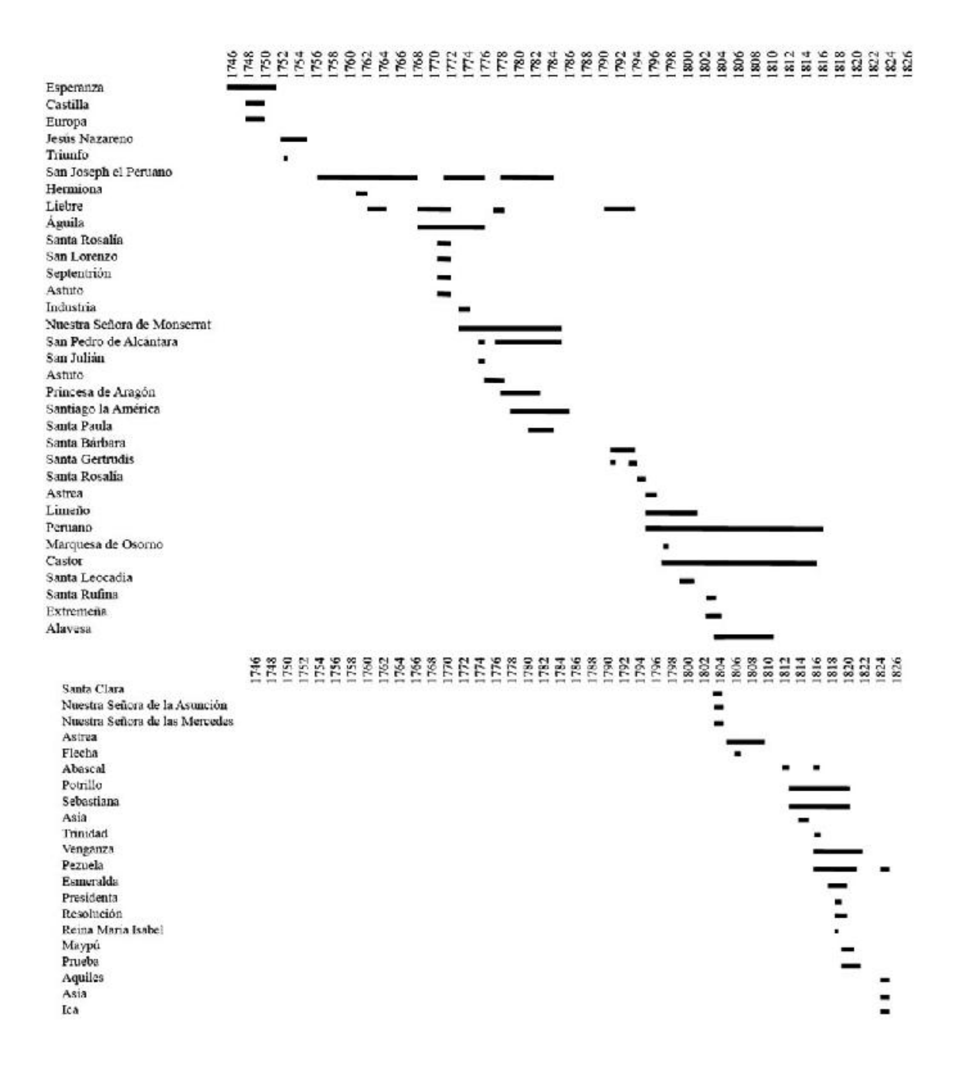
Marquesa de Osorno	2/2/1797	1/6/1797
Castor	4/10/1797	13/9/1815
Santa Leocadia	13/5/1799	16/11/1800
Santa Rufina	20/6/1802	23/1/1803
Extremeña	1/11/1802	30/9/1804
Alavesa	3/1/1803	26/2/1810
Santa Clara	21/6/1803	3/4/1804
Nuestra Señora de la Asunción	26/7/1803	3/4/1804
Nuestra Señora de las Mercedes	8/9/1803	3/4/1804
Astrea	30/1/1805	14/11/1810
Flecha	1806	
Abascal	15/5/1812	
Potrillo	24/7/1813	3/2/1820
Sebastiana	31/10/1813	17/8/1820
Asia	24/4/1814	13/2/1815
Abascal	16/5/1816	
Trinidad	26/8/1816	8/10/1816
Venganza	8/9/1816	15/2/1822
Pezuela	23/12/1816	2/1/1825
Esmeralda	23/8/1817	6/11/1820
Presidenta	23/6/1818	22/9/1818
Resolución	14/7/1818	5/11/1820
Reina María Isabel	21/10/1818	23/10/1818
Maypú	27/3/1819	29/3/1821
Prueba	10/10/1819	15/2/1822
Aquiles	27/4/1824	5/1/1825
Asia	27/4/1824	5/1/1825
Ica	6/10/1824	30/12/1824

Gráfico 5
Buques de Guerra (días de permanencia en la zona)

12000
10000
8000
6000
4000
2000
0

Abascal
Abascal
Aguila
Alavesa
Aquiles
Asia
Asia
Astrea
Astrea
Astuto
Astuto
Castilla
Castor
Esmeralda
Esperanza
Europa
Extremeña
Flecha
Hermiona
Ica
Industria
Jesús Nazareno
Liebre
Liebre
Liebre
Liebre
Limeño
Marquesa de Osorno
Maypú
Nuestra Señora de la Asunción
Nuestra Señora de las Mercedes
Nuestra Señora de Monserrat
Peruano
Pezuela
Potrillo
Presidenta
Princesa de Aragón
Prueba
Reina María Isabel
Resolución
San Joseph el Peruano
San Julián
San Lorenzo
San Pedro de Alcántara
San Pedro de Alcántara
Santa Bárbara
Santa Clara
Santa Gertrudis
Santa Gertrudis
Santa Leocadia
Santa Paula
Santa Rosalía
Santa Rosalía
Santa Rufina
Santiago la América
Sebastiana
Septentrión
Trinidad
Triunfo
Venganza

Gráfico 6


1746
1748
1750
1752
1754
1756
1758
1760
1762
1764
1766
1768
1770
1772
1774
1776
1778
1780
1782
1784
1786
1788
1790
1792
1794
1796
1798
1800
1802
1804
1806
1808
1810
1812
1814
1816
1818
1820
1822
1824
1826
Esperanza
Castilla
Europa
Jesús Nazareno
Triunfo
San Joseph el Peruano
Hermiona
Liebre
Águila
Santa Rosalía
San Lorenzo
Septentrión
Astuto
Industria
Nuestra Señora de Monserrat
San Pedro de Alcántara
San Julián
Astuto
Princesa de Aragón
Santiago la América
Santa Paula
Santa Bárbara
Santa Gertrudis
Santa Rosalía
Astrea
Limeño
Peruano
Marquesa de Osorno
Castor
Santa Leocadia
Santa Rufina
Extremeña
Alavesa
Santa Clara
Nuestra Señora de la Asunción
Nuestra Señora de las Mercedes
Astrea
Flecha
Abascal
Potrillo
Sebastiana
Asia
Trinidad
Venganza
Pezuela
Esmeralda
Presidenta
Resolución
Reina María Isabel
Maypú
Prueba
Aquiles
Asia
Ica

Anexo 3

Buques extranjeros en el Pacífico Sur (1764-1813)

Las primeras naves extranjeras en aparecer en el ámbito de responsabilidad del Apostadero del Callao fueron buques de guerra británicos y franceses, explorando el vasto Pacífico en un esfuerzo por expandir su comercio e influencia. Si bien esta presencia generó inquietudes al gobierno español, éstas se tornaron mayores a partir de 1788, cuando un creciente número de naves balleneras, foqueras y mercantes norteamericanas y británicas –y algunas francesas–, comenzaron a actuar en la zona, incrementándose con ello el contrabando.

La guerra entre Estados Unidos y Gran Bretaña (1812-1815) marcó un punto de inflexión en esa presencia, pues muchas de esas naves fueron capturadas por los buques de guerra o corsarios de ambas partes. Posteriormente, el proceso de independencia americana tornó menos segura la zona, pero a la vez alentó a los armadores neutrales a seguir despachando naves a cazar lobos y ballenas en el Pacífico Sur, o a tratar de colocar mercadería pese a estar prohibido el comercio extranjero en los puertos americanos.

Se ha tratado de hacer un listado, lo más completo posible, de las naves extranjeras que estuvieron en el ámbito de responsabilidad del Apostadero del Callao. Este ámbito, que abarca las costas desde Veragua hasta el extremo sur del continente, resulta bastante difuso en su límite oeste. Los buques asignados al Apostadero llegaron a operar tan al oeste como en el archipiélago de la Sociedad, considerando que había sido descubierto por expediciones que habían salido del Perú en el siglo XVI.

Para elaborar esta lista hemos utilizado una variedad de fuentes, las mismas que se señalan al final del anexo. Para el caso norteamericano ha sido muy útil la base de datos contenida en American Offshore Whaling Voyages (http://nmdl.org/aowv/whindex.cfm), que a su vez reúne información de diversas fuentes –varias de las cuales también hemos consultado–; asimismo, la documentación del National Archives and Records Administration sobre los reclamos diplomáticos que se hicieran a España a raíz de la detención de algunas naves. Para el caso británico ha sido particularmente valiosa la información del *Lloyd's Register of British and foreign shipping*, publicación anual que se inició en 1764. Igualmente valiosos han sido los archivos españoles, especialmente el Archivo General de Marina Álvaro de Bazán en las series Expediciones a Indias, y Corso y Presas; así como la contenida en la sección Guerra y Marina, del Archivo General de la Nación, en Lima, y en la sección Capitanía General del Archivo Nacional de Chile.

El listado se ha organizado cronológicamente, tomando como base el año en que las naves estuvieron en el Pacífico Sur. En la medida de lo posible se ha consignado el tipo de buque, su artillería –en paréntesis–, su capitán y su propietario, así como el mes y año de salida y retorno de su puerto base. Asimismo, se ha incluido alguna información complementaria, referida a su presencia en la zona.

En algunos casos la información está incompleta, pero ello obedece a vacios en las fuentes consultadas. Confiamos en que eventualmente esas omisiones puedan ser completadas a través de una investigación que se centre en este tema específico. En tal sentido, consideramos que este listado es una contribución a ese proyecto futuro.

1764-1765

Dolphin, fragata (24); y *Tamar*, corbeta (16), capitán John Byron. Salen de Gran Bretaña e ingresan por el estrecho de Magallanes, descubren varias islas y fondean en las Marianas antes de continuar con su circunnavegación.

1767

Dolphin, fragata (24), capitán Samuel Wallis; *Swallow*, corbeta, capitán Philip Carteret; y *Prince Frederick*, flauta. Salen de Gran Bretaña, la

Swallow se separó tras cruzar el estrecho de Magallanes, tocando en Juan Fernández antes de dirigirse al oeste y descubrir Pitcairn y otras islas. La *Dolphin* también descubrió varias islas y tomó posesión de Tahití.

1768

Boudeuse, fragata; y *Etoile*, flauta, capitán de navío Louis de Bougainville, Francia. En enero entran al Pacífico por el estrecho de Magallanes, dirigiéndose al noroeste hasta encontrar las Tuamotu y Tahití.

1769

Endeavour, teniente James Cook, Gran Bretaña. Tras doblar el cabo de Hornos se dirige a Tahití en su primera circunnavegación.

1770

Saint Jean Baptiste, capitán Jean de Surville, Francia. Partió de Pondicherry y, tras explorar el Pacífico, arribó a Chilca, donde se ahogó su capitán. Al mando de su segundo, Guilleaume Labé, pasó al Callao donde permaneció detenida hasta 1773.

1774

Resolution, capitán de fragata James Cook, Gran Bretaña. Alcanzó el Pacífico Sur por el Océano Ártico, y a la altura del cabo de Hornos se dirigió al norte, tocando en Pascua y luego en Tahití. Volvió al Atlántico por el cabo de Hornos.

1777

Resolution, capitán de fragata James Cook, Gran Bretaña. Arribó a Tahití, antes de dirigirse al Pacífico Norte. Retornó luego a Tahití, donde Cook fue asesinado.

1786

Boussole y *Astrolabe*, fragatas, capitán de navío Jean Francois de Galup, conde de La Pérouse, Francia. Tras doblar el cabo de Hornos tocaron en Concepción, desde donde se dirigieron a Pascua y el Pacífico Norte.

1787

Prince of Wales y *Princess Royal*, James Colnett y Charles Duncan, respectivamente, salieron de Inglaterra en 9/1786 y tras doblar el cabo de Hornos se dirigieron a la costa del Noroeste.

1788

Columbia Rediviva, Boston, John Kendrick, de Joseph Barrell y otros. En mayo arribó a Juan Fernández tras sufrir daños en el cabo de Hornos.

Lady Washington, Boston, Robert Gray, de Joseph Barrell y otros. Consorte de la anterior, procedió directamente a la costa del Noroeste.

Bounty, Londres, cúter, teniente William Blight. Arribó a Tahití y luego se dirigió al cabo de Hornos, pero la tripulación se amotinó, expulsó al capitán y a sus leales y eventualmente se asentó en Pitcairn.

1789

Emilia, también mencionada como *Amelia*, Londres, James Shields, de Samuel Enderby and Sons, 21 tripulantes. Salió en 8/1788 y retornó en 7/1790. Tocó en Más Afuera e isla Lobos, donde encontró a un buque local que rehusó tomar sus cartas para Londres.

1790-1793

Ann, Dunkerque, Prince Coleman.

Aurora, Londres, Parker Butler.

Countess, Londres, Henry Delano.

Dolphin, Londres, Andrew Swain.

Friendship, Londres, Obed Barnard.

Harlequin, Nantucket, Benjamin Whippey. Salió en 9/1789.

Hope, Boston, Mark Clark. Salió en 1790.

Judith, Dunkerque, Paul Ray.

Liberty, Hudson, Nueva York, Paul Bunker. Salió en 10/1789 y retornó en 1790.

Minerva, Nantucket, Seth Coffin.

Morse, Londres, Abijah Lock.

New Hope, Londres, Jethro Daggett.

Ospray, Dunkerque, Latham Paddock.

Redbridge, Londres, Samuel Kelley.

Salamander, Londres, John Nichols.
Speedy, Londres, John Lock.
Spencer, Londres, Eber Bunker.
Warren, Nantucket, Robert Meader. Salió en 9/1789 y retornó en 1791.
William and Ann, británica.

1791
Atlantic, Londres, John Bassett, de Enderby.
Bedford, Dunkerque, Laban Coffin, de William Hayden y William Rotch. Salió en 9/1790, recalando en Juan Fernández. En 3/1792 arribó a Río de Janeiro.
Emilia, Londres, James Shields, de Enderby. Salió en 7/1790. En 11/1791 fue reconocida por la *Santa Gertrudis*, que la acompañó a Paita, siendo el primer ballenero en llegar a ese puerto.
Falkland, Dunkerque, de William Rotch. Arribó al Callao.
Fonthill, Londres, Elisha Pinkham. Luego de cazar ballenas durante varios meses, a principios de 1793 ingresó a Valparaíso.
Greenwich, Londres, John Lock, de Enderby.
Harmony, Dunkerque, Manuel Starbuck, de William Rotch. Reconocido por la *Santa Bárbara* el 15/5/1791 al sur del Callao. Posteriormente ingresó a ese puerto.
Hope, Boston, Jouph Ingraham, de Thomas H. Perkins y James Magee.
Kent, Londres, Paul Pease.
Kitty, Londres, Matthew Swain, de Enderby.
La Liberté, Dunkerque, Prince Coleman, de Jean Christianne. Salió en 9/1790 y retornó en 12/1792.
Liberty, Londres, Tristam Clark. Ingresó a Paita en octubre, fue reconocida por la *Liebre*.
Mary Ann, de Mark Monroe. Salió de Port Jackson y cazó ballenas en el Pacífico Sur.
Mary, Dunkerque, George Whippey.
Matilda, Londres, Matthew Weatherhead. Salió en 5/1791 y naufragó en Tahití.
Necker, Dunkerque, fragata, John Hawes. Salió en 10/1790. Detenida por la *Liebre* en 3/1791, fue conducida a Valparaíso y liberada.

NN, tres corbetas balleneras británicas, reconocidas por la *Santa Bárbara* al sur del Callao en 5/1791.

Penelope, Dunkerque, Isaiah Worth.

Princess, Londres. Arriba a Valparaíso en 2/1791.

Solidé, Marsella, Étienne Marchand, dobla el cabo de Hornos y se dirige a la costa del Noroeste, completando luego una circunnavegación.

1792

Barbara, Londres, Stephen Skiff, de Lucas & Co.

Beaver, Nantucket, Paul Worth, 17 tripulantes. Salió en 8/1791 y retornó en 3/1793. Entró al Callao pero se le despachó sin permitirle reabastecerse, reconocida por la *Liebre* cazando muy cerca de la costa norte.

Britannia, Londres, Thomas Melville, de Enderby. Salió de Port Jackson en 3/1791 y en octubre arribó a Valparaíso con el palo mayor quebrado, donde se le reporta al mando de William Simpson. Retornó a Londres en 8/1793.

Catalina, británica. Ingresó a Valparaíso en junio y en diciembre.

Edward, Londres, Jacobo Birnie, de Terry & Co. Salió en 6/1791. Ingresó al Callao en abril con 23 tripulantes con escorbuto. Traía 700 barriles de aceite. Zarpó el 11/4/1792.

Guillerma, británica, Eber Bun Ken *[sic]*. Arribó al Callao en 1792.

Harponera de Bristol, británica, Benjamin Ramsdell. Arribó al Callao en 1792.

Hector, Nantucket, Thomas Brock, de Henry Barnard, Peter Brock y Thomas Brock. Zarpó en 8/1791 y retornó en 4/1793.

Hero, británica, William Folgen. Arribó al Callao en 1792.

Hope, Dunkerque, Obed Paddock, de Samuel Rodman y William Rotch. Luego de cazar ballenas en aguas del Pacífico arribó a Río de Janeiro en 5/1793.

Jefferson, Filadelfia, Joseph Roberts. Salió de Boston en 11/1791 en conserva con la *Margarita*. En 5/1792 se da noticia de esta fragata desde Valparaíso.

La Uranie, Dunkerque, David Starbuck. Salió en 8/1792 y en 1/1793 estaba en Río de Janeiro.

Lydia, Londres, Benjamín Clark. Salió de Dunkerque.
Margarita, Filadelfia. Salió de Boston en 11/1791 con la *Jefferson*.
Mariana, Londres, Marcus Munro. Salió de Port Jackson en 7/1792 y en agosto ingresó a Valparaíso.
Prince Lebou, Londres, balandra, Edward Sharp. Con 10 hombres de dotación dobló el cabo de Hornos y arribó a la costa del Noroeste, tras recalar en varios puntos de los dominios españoles.
Rebecca, Nantucket, Seth Folger. Salió en 1791 y retornó en 4/1793.
Rebecca, New Bedford, Joseph Kersey. Salió en 9/1791 y retornó en 2/1793.
Segunda Guillermina [sic], británica, John Rashman. Arribó al Callao en 1792.
Stormont, Londres, Reuben Ellis, de Wardell. Retornó en 1794.
Vibo, Londres, Francisco Gardner, de Thomas Hadley. Salió en 5/1791. Reportada con escorbuto a bordo y embarcando 24 pulgadas de agua por hora.
Washington, Nantucket, George Bunker. Salió en 1791 y retornó en 4/1793. Primer buque norteamericano en ingresar a Valparaíso.
Yorke, Londres, Jonathan Daggett, de Thomas Yorke. Ingresó a Valparaíso en junio y diciembre de 1792.

1793
Amable Rosa, Dunkerque, Nathaniel Barnard. Arribó a Valparaíso en abril.
Birmingham, Nueva York, Albert Swan. Salió en 12/1792 y en 12/1793 arribó a Coquimbo.
British Tar, Fitch, de Manges. Retornó en 1794.
Chaser, Londres, Charles Clark, de Fiott. Retornó en 1794.
Eliza, Londres, Ellis, de A. & B. Champion. Retornó en 1794.
Emilia, Londres, James Shields, de Enderby, 16 hombres. Ingresó al río Tumbes y luego recaló en Paita. Retornó en 1794.
Fanny, Londres, William Barney.
Fonthill, Londres, Daggett, de Shodbread & Co.
Good Intent, Londres, Starbuck, de Symes & Co.
Greenwich, Londres, John Lock, de Enderby. Salió en 6/1792. Llegó a Paita el 22/5/1793 con carga de aceite y 3000 pieles de lobo. Tripulación con principio de escorbuto, busca refresco y reposo. El 16/4,

cerca de las islas Lobos, fue reconocida por la fragata *Liebre*. Tenía 41 enfermos. Retornó en 1794 al mando de George Quested.

Harlequin, Nantucket, Benjamin Whippey. Salió en 1792 y retornó en 11/1793.

Hercules, Londres, Stephan Coleman, de Wilton. Arribó a Coquimbo en 12/1793 con el mesana rendido. Retornó en 1794.

Josephus, Nueva York, Youte. Salió en 1792 y retornó en 1794.

Kingston, Londres, Henry Delano.

Livelly, Londres, Ricardo Burne, de Wilton. Salió en 9/1792. Entró a Paita el 4/6/1793 con 7 enfermos. Fue reconocida a los 9° 30′ Sur por la *Liebre*. Retornó en 1794 al mando de Brown.

Liberty, Londres, David Baxter, de Lucas & Co. Retornó en 1794 al mando de Buxton.

London, Londres, Joshua Coffin, de A. & B. Champion. Arribó al Callao en 1792.

Lucila, Dunkerque, Robert Inott. Salió en 4/1792, tocando en febrero siguiente en Juan Fernández. En 8/1793 arribó a Valparaíso.

Maria, Nantucket, Owen Hillman. Salió en 10/1792 y retornó en 3/1794.

Mary, Londres, Watson, de Dunn & Co.

Nereus, Londres, Joshua Coffin.

New Hope, Falmouth, Tristam Bunker, de Thomas Yorke.

NN, Boston, Lee. Salió en 6/1792.

Prince of Wales, Londres, Frederick Coffin, de James Medard, 22 tripulantes. Salió en 7/92 y retornó en 1794. Ingresó a Valparaíso por enfermedad del capitán y en 5/1793 a Paita por presencia de escorbuto a bordo.

Prince William Henry, Londres, Benjamín Swift, propiedad de Bruns Warton, 22 tripulantes. Salió en 3/1792, arribó a Paita el 26/5/1793 y retornó en 1794.

Rasper, Londres, 175, Thomas Gage, de Samuel Enderby y compañía, 22 tripulantes. Salió en 8/1792, arribó a Paita el 30/5/1793 y retornó en 1794.

Rattler, Londres, Colnett, de Enderby. Retornó en 1794.

Salamander, Londres. Zarpó de Port Jackson a mediados de 1792 y tocó en varios puertos. En 10/1793 arribó a Valparaíso por estar haciendo mucha agua.

Trelawney, Bristol, Hillman, de Jones & Co.

Venus, Londres, Daniel Coffin, de Champion. Salió de Port Jackson y retornó a Londres en 1794.

1794

Alderney, Londres, Sinelius Halcrow, de Curtis & Co. Salió en 1793 con la *Bellisarius* por la ruta del cabo de Buena Esperanza. Tocaron en Tumbes y Paita, en 12/1794 estuvieron en Coquimbo y en enero siguiente en Valparaíso, antes de continuar hacia Gran Bretaña.

Ann (10), Londres, John Pittman. Salió en 8/1793 y arribó a Valparaíso en 12/1794.

Atlantic, Londres, Alexander Law, de Enderby. Salió en 1793 y fue reportada en 1795.

Barbara, Londres, Stephen Skiff, de Lucas & Co.

Bellisarius, Londres, Anderson, de J. Mather & Co. Consorte de la *Alderney*.

Butterworth, Londres, Edward Sharp. Salió en 10/1791 con otras 2 fragatas hacia la costa del Noroeste. En ese lugar tomó el mando Sharp y en 9/1794 arribó a Valparaíso.

Fanny, Londres, Turnbull, de Wardell & Co. Salió en 1793 y retornó en 1795.

Favourite, Nantucket, Obed Barnard, de Jethro Mitchell. Salió en 7/1793. Recaló en Pisco y Coquimbo (diciembre), siendo obligada a salir de ese puerto.

Frenarley, británica. Ingresó a Valparaíso en agosto y diciembre 1794.

Friends, Londres, Gardner, de A. & B. Champion.

Good Intent, Starbuck. Retornó en 1795.

Lightning, Bristol, Cooke, de Price & Co.

Rasti, norteamericana. Recaló en costas chilenas y el Callao.

Resolution, John Locke. Zarpó de Port Jackson y en 1/1795 arribó a Valparaíso.

Ruby, Nantucket, Isaiah Clark, de Richard Mitchell, 19 tripulantes. Salió en 6/1793. Recaló en Pisco 3 semanas y Coquimbo (diciembre), siendo obligada a salir de ese puerto.

Speedy, Londres, Thomas Melvill. Salió en 12/1793 y retornó en 10/1796. En diciembre 1794 se le reportó cerca a Valparaíso.

Spy, Londres, William Fitch. Salió en 11/1793 y arribó a Valparaíso en 11/1794. Retornó a Londres en 1795.

Washington, Nantucket, Solomon Smith. Salió en 7/1793 y retornó en 5/1795.

William, Londres, William Folger, de Enderby. Salió de Port Jackson y retornó a Londres en 1795.

York (14), corbeta inglesa, Francis Gardiner. Salió a fines de 1793 y arribó al Callao el 1/8/1794 en procura de agua y víveres. Fue auxiliado por la *Liebre* y partió en 36 horas, canjeando un tripulante filipino que traía a bordo por uno inglés de otra ballenera que estaba en el *San Francisco de Asís*. No era la primera vez que Gardiner estaba en el Pacífico y había ingresado a otros puertos. Recaló en Juan Fernández, Pisco y Valparaíso, a donde ingresó en diciembre en compañía de otra nave británica.

1795

Chatam y *Discovery,* al mando del capitán George Vancouver, comisionado británico para definir los límites con España en la costa del Noroeste. Ambos buques recalaron en Valparaíso del 25/3 al 5/5.

Hector, Nantucket, Thomas Brock, salió en 1794.

Joanna, Nantucket, P. Fosdick. Salió en 1794 y retornó en 10/1796.

London, Londres, Nathan Cooper o Coffin (quizá hayan más buques con el mismo nombre). Salió en 9/1794 y retornó en 3/1797.

Rasper, Londres, Thomas Gage, de Enderby. Salió en 9/1794 y en 2/1795 recaló en Valparaíso.

1796

Ann, New Bedford, Prince Coleman. Salió en 1795 y retornó en 1/1798.

American Hero, Hudson, Solomon Bunker. Salió en 1795 y retornó en 1797.

Beaver, Londres, Barnabas Gardner, de Champion Brothers.

Lively, británica. Reportada en Galápagos.

London, Blackwall. Reportada en Galápagos.

NN, Nantucket, William Easton. Salió en 1795.

Ross, Nantucket, Paul Worth. Salió en 1795, fue detenida en 6/1797 por la *Castor*.

1797

Alderney (6), Londres, Samuel Chase. Salió de Londres en 3/1796. Fue apresada en Talcahuano en 3/1797.

Atlantic (2), Londres, Alexander Law. Salió en 2/1796 y fue apresada en 4/1797 en Coquimbo.

Beaver (4), Londres, Barnabas Gardner, de Champion. Fue capturada en Talcahuano en 3/1797.

Betsy, británica, Hugllen Highland. Apresada en el Callao 6/2/1797.

Charmilly, Londres, J. Dunn. Apresada en 5/1797 por el paquebote *Santa Teresa*. Fue armada en corso.

Columbia, Nantucket, Uriah Bunker. Salió en 6/1796 y retornó en 11/1797.

Commerce, Londres, William Clark. Reportada en Talcahuano en 3/1797, al mes siguiente fue apresada en Pisco.

Cornwall, Londres, T. Blyth.

Euphrates, Londres, Glaspool. Reportada en Talcahuano en 3/1797, de regreso a su puerto de partida.

Gowland, Boston, Bazilla Worth. Salió en 3/1797, tocando en Juan Fernández en 3/1798, donde fue detenida y enviada a Valparaíso. Liberada pocas semanas después, continuó viaje a la costa del Noroeste.

Jupiter, Bristol, B. Cook. Apresada en Valparaíso al inicio de la guerra, posteriormente fue armada como corbeta.

Kingston, Londres, Charles Clarke.

Levant, británica, W. Clark. Apresada en Paita el 23/2/1797.

Lydia, Londres, Christopher Horner. Salió 1795, fue apresada en Paita en 1/1797.

Maria, New Bedford, Benjamin Paddack, Jr. Salió en 1797 y retornó en 10/1798.

Neptune (29), New Haven, Daniel Greene, de Ebenezer Towsend. Salió de Nueva York en 11/1796, en 5/1797 a Más Afuera y luego continuó hacia China. Retornó a su puerto de partida en julio de 1799.

Triumph (8), Londres, Thomas Anderson. Salió en 7/1796 y fue apresada en Pisco por el bergantín *Peruano* el 8/4/1797.

1798

Active, Boston, Micajah Gardner, de Jethro Mitchell. Salió en 1798 y regresó en 1799.

Alliance, Nantucket, Hezekiah Barnard. Salió en 1797 y retornó en 10/1799.

American Hero, Hudson, William Pitts. Salió en 1797.

Barclay, New Bedford, Griffin Barney. Salió en 8/1797 y retornó en 6/1799. Cazó lobos en Juan Fernández.

Bedford, New Bedford, Jonathan Barney. Salió en 7/1797 y retornó en 9/1799.

Betsey, Nueva York, Edmund Fanning. Salió de Stonington, Connecticut, en 6/1797. En 1/1798 recaló en Más Afuera, rumbo hacia las Marquesas, retornando a Nueva York en 4/1799.

Boston Packet, Nantucket, William Easton. Salió en 1797 y retornó en 6/1801.

Caesar, Nantucket, Solomon Swain. Salió en 1797 y retornó en 10/1799.

Camila, Boston. Arribó a Juan Fernández en 3/1798.

Commerce, Nantucket, Amaziah Gardner. Salió en 7/1797 y retornó en 9/1799.

Diana, Nantucket, Gilbert Swain, de Samuel Rodman y Thaddeus Swain. Salió en 1797 y regresó en 7/1799.

Hector, Nantucket, Benjamin Worth. Salió en 1797 y retornó en 11/1799.

Hope, Nantucket, David Giles. Salió en 1797 y retornó en 11/1799.

Juno, New Bedford, William Clark, de Peter Huttleston. Salió en 1/1797 y retornó en 4/1799.

London, Londres, Nathan Cooper. Salió en 7/1797 y retornó en 11/1799.

Lydia, New Bedford, Obediah Fitch. Salió en 7/1797 y retornó en 2/1799.

Maryland, Nueva York, Otis Liscomb. Salió en 8/1797 y retornó en 10/1799. Recaló en Más Afuera, Santa María, Arauco y Talcahuano. Detenida en Santa María, fue liberada.

Olive Branch, Nantucket, Obed Paddack. Salió en 1797 y retornó en 10/1799.

Oswego, Hudson, George Clark. Salió en 1797 y retornó en 5/1799.

President, New Bedford, Andrew Pinkham. Salió en 1/1797 y retornó en 4/1799.

Renown, Nantucket, Alpheus Coffin, de Tristram y Zaccheus Hussey. Salió en 1797 y retornó en 1799.

Tryal, Nantucket, Simeon Starbuck, de Gardener y Mitchell. Salió en 1797 y retornó 11/1799

Wareham, New Bedford, Clark. Salió en 7/1797 y retornó en 9/1798.

1799

Britannia (8), Londres, Turnbul, luego John Innes. Capturada por la *Atlante* en 4/1800.

Castor and Pollux (12), Londres, William Anderson, luego Joseph Christie. Salió en 7/1799, fue capturada por la *Atlante* en 4/1800.

Charming Ketty (10), Meades.

Cornwall, británica, Thomas.

Favourite, Nantucket, Thaddeus Folger. Salió en 1798 y retornó en 8/1800.

Hancock, Boston, de Dorr and Sons. En 1/1799 recaló en isla Mocha, rumbo a la costa del Noroeste.

Leo, Nantucket, Joseph Allen. Salió en 1798 y retornó en 12/1800.

Maria, New Bedford, Benjamin Paddack, Jr. Salió en 12/1798 y retornó en 3/1800. Fue su cuarto viaje en cinco años.

Phoebe, Nantucket, Edward Coffin. Salió en 1798 y retornó en 12/1800. Recaló en Santa María y Valparaíso.

Prader, británica, Plae.

Rebecca, New Bedford, Andrew Gardner. Salió en 12/1798 y fue capturada en 1799 por un corsario francés.

Ruby, Nantucket, Andrew Myrick. Salió en 1797 y retornó en 2/1800.

1800

Alexander, Boston, Asa Dodge. Está en la isla Santa María en marzo, continuando luego hacia la costa del Noroeste.

Aspasia (7), Nueva York, Edmund Fanning. Salió en enero y en marzo de 1802. Luego de tocar en las islas Mocha y Santa María arribó a Valparaíso donde fue detenida hasta mayo por sospecha de contrabando.

Barbara, Londres, S. Skiff.

Barclay, New Bedford, Griffin Barney. Salió en 10/1799 y retornó en 1801.

Belle Savage, Boston, David Ockington, propiedad de S. C. Coolidge. Procedente de Botany Bay, recaló en Más Afuera, Juan Fernández,

Valparaíso. Fue detenida en 9/1800 en Juan Fernández y puesta en libertad en Valparaíso. Continuó viaje hacia la costa del Noroeste.

Betsey (10), Boston, Charles Winship, de Abel Winship y Joseph O'Cain. Apresada por la *María Luisa* a los 56° Sur por tener mercadería a bordo, fue conducida a Valparaíso. Liberada, continuó viaje a la costa del Noroeste.

Betsey, New Haven, William Howell. Zarpó en 9/1799 y retornó en 5/1801. Tocó en Más Afuera en ruta a Cantón.

Boston Packet, Nantucket, William Easton. Salió en 1799 y retornó en 6/1801.

Charlotte, Boston, Diego Ingersoll. Detenida en Más Afuera en 10/1800, fue conducida a Valparaíso. Liberada, continuó viaje a la costa del Noroeste.

Concord, Salem, Obed Wyer. Salió en 1799 y en 3/1800 arribó a la isla Santa María. Tocó en Más Afuera, Pisco, Valparaíso y Coquimbo, antes de dirigirse a Cantón.

Diana, Boston, Obed Barnard. Salió en junio y en diciembre fue detenida en el Callao por sospecha de contrabando. Liberada, continuó viaje hacia Hawai, retornando a Boston en 1802.

Edward, New Bedford, Jonathan Perry. Salió en 1799 y retornó en 12/1800.

Enterprise, norteamericana. Reportada en Más Afuera en 9/1800.

Franklin, New Bedford, Tuckerman. Salió en 1799 y retornó en 9/1800.

Harlequin, Nantucket, Levi Starbuck. Salió en 1799 y retornó en 6/1801.

Henry (14), William Watson. Capturada por la *Castor* en el golfo de Guayaquil el 24/5/1800, junto con el *San Pedro*, que había tomado poco antes.

Hudson, Nantucket, Uriah Bunker. Salió en 1799 y retornó en 6/1801.

Katherine, Boston, Benjamin Worth. Detenido en Valdivia en 1800, fue liberada en Valparaíso.

Mars, Nantucket, Uriah Swain. Salió de Boston en 10/1799, recaló en Juan Fernández, Valparaíso, Coquimbo y el Callao, donde fue retenida tres meses antes de continuar su viaje en 6/1801.

Minerva, Salem, Mathews Folger. Salió en 10/1799 y retornó en 5/1803. Tocó en Más Afuera, Santa María y el Callao.

Oneco, goleta, Norwich, Connecticut, George Howe. Salió en 10/1799. Tocó en Más Afuera y Santa María y en 1/1801 ingresó a Valparaíso. Pasó luego a otras islas en la costa chilena y en septiembre estaba en Talcahuano. En 1/1802 pasó a Valparaíso, donde fue detenida y posteriormente vendida.

Oneida, New Haven, Caleb Britnall. Salió de Nueva York en 10/1799, en agosto siguiente estaba en Más Afuera y a fines de 1801 estaba de regreso.

Pacific Trader, norteamericana, Samuel Eades. En enero se encontraba en Más Afuera.

Perseverance, Boston, Amaso Delano. Tocó en Más Afuera, Galápagos, Santa María, Valparaíso y Talcahuano. Dejó 22 hombres en Más Afuera, pasó por víveres a Valparaíso y luego se dirigió a la costa del Noroeste.

Ranger, Nantucket, William Joy. Salió en 1799 y retornó en 10/1801.

Rising States, Providence, Scott Jenckes. Salió en 8/1799 hacia la costa del Noroeste y China. Retornó en 5/1801, tras cazar lobos en el Pacífico.

1801

Ann, New Bedford, Prince Coleman, 23 tripulantes. Salió en 1800, fue detenida en Concepción y liberada en el Callao.

Asia, norteamericano, James Latimer. Ingresó al Callao en 6/1801.

Barclay, norteamericana. En 10/1801 está en Más Afuera.

Baybridge (20), Londres, Barras. Salió en 1799.

Belle Savage, Boston, David Ockington, de S. C. Coolidge. Reportada en Valparaíso en 12/1801, en 5/1802 figura en Más Afuera.

Britain (10), británica, Mayles. En 7/1801 atacó Pisco.

Brothers, Nantucket, Kidder. En marzo y abril está en Juan Fernández y Santa María, dirigiéndose luego a China.

Butterworth (16), Londres, L. Frazier luego figura Glasspole. Salió de Londres a principios de 1801.

Castor, alias *Great Britain* (36). En 6/1801 ingresó a Iquique.

Catherine, Nueva York, Ephrain Prescott. En 2/1801 está en Más Afuera, dedicándose luego al contrabando. En Coquimbo fue atacada por error por la corsaria británica *Chance*.

Chance (16), Ciudad del Cabo, William White, de Michael Hogan. Salió en 2/1801 y retornó en 1/1802. Atacó varios puertos en la costa chilena y peruana, y capturó al bergantín *Limeño*.

Clothier, Baltimore. Condenada por contrabandista.

Columbia, Nantucket, Hezekiah Fitch. Estuvo en Juan Fernández en 9/1801, rumbo a China.

Commodore, Nueva York. Está en Más Afuera en 4/1801.

Dispatch, Boston, de Samuel Dorr & Sons. Zarpó en 9/1800 y a principios del siguiente año estuvo cazando lobos en Más Afuera y Santa María, antes de seguir hacia la costa del Noroeste.

Dolly, Filadelfia, Thomas Webb. Ingresó a Valparaíso en mayo y al Callao en 6/1801.

Edward, New Bedford, Jonathan Perry. Salió en 8/1800 y retornó en 12/1802.

Fortune (22), Londres, Singbe Saocord *[sic]*. Salió a fines de 1800 y arribó al Pacífico por el cabo de Buena Esperanza, capturando varias presas en la ruta. Ya en aguas americanas tomó al *San Antonio* y al bergantín *Bonaparte*, luego enfrentó a los corsarios del Consulado.

Grace Greenwood, Boston. En 5/1801 recaló en Valparaíso.

Hope, Nantucket, David Giles. Salió en 8/1800 y retornó en 6/1801.

Hope, New Haven, James Ray. Recaló en Más Afuera.

Interpreter, Nueva York.

Jenny, Boston, Bowers, Samuel Dorr & Sons. En 9/1801 está en Más Afuera, continuando luego hacia Cantón.

Maria, New Bedford, Benjamin Paddack, Jr. Salió en 1800 y retornó en 6/1801.

Maria, New Bedford. Salió en 1/1801 y retornó en 8/1802.

Miantonomo, Norwich, Valentine Swain, de su propiedad. Salió en 9/1800 en conserva con la *Nancy*, siendo capturadas en Talcahuano en 9/1801 y condenadas en Valparaíso por haber provisto de víveres e información a la corsaria británica *Chance*.

Nancy, goleta, Norwich, Amaso Delano, de Valentine Swain. Consorte de la *Miantonomo*.

NN, Nantucket, Perkins. Salió en 1800 y retornó en 1802.

Pegasus, Nueva York, Otis Liscomb. Arribó a Valparaíso en 9/1800, se dedicó al contrabando y fue detenida en Más Afuera por los corsarios *Bretaña* y *Castor* en 1/1801. Conducida al Callao, fue condenada.

Rebecca, New Bedford, Andrew Gardner. En 1/1801 está en Más Afuera.

Redbridge (10), Londres, Thomas Burrows, de John Hill. Salió en 5/1800 de Torbay, fue capturada en 12/1801 en la isla Santa María por los corsarios *Bretaña* y *Castor*.

Redbridge, Londres, John Brown. Salió en 12/1800 y retornó en 12/1801.

Renown, Nantucket, Thaddeus Coffin. En 5/1801 está en Valparaíso, retornando en 11/1802.

Ruby, Nantucket, Salomon Swain. Salió en 1800, tocó en la isla Santa María y en 5/1801 ingresó a Valparaíso.

Seringapatam, Londres, William A. Day, de Mellith & Co. Estuvo en Galápagos en 1801

Thayer (4), Salem, Samuel Brown. Salió en 12/1800 y en 5/1801 ingresó a Valparaíso.

Tryal, Nantucket, Thomas Coffin, de Gardener y Mitchell. Salió en 1800, tocó en Más Afuera, Coquimbo y Pisco, donde fue detenida por contrabando. Liberada, continuó en la zona y en 1/1802 fue detenida y condenada en Valparaíso. Vendida, fue rebautizada *Prueba*.

Washington, Providence. Caza lobos en Más Afuera, en 5/1801 arriba a Valparaíso en busca de víveres y en agosto entra a Talcahuano.

Wareham, New Bedford, James Gwenn. Salió en 1800, fue detenida en Concepción y liberada en el Callao.

1802

Aurora, Londres, S. Macey, de Millen & Co.

Aurora, Milford Haven, Andrew Myrick, de Starbeck. Estuvo en Galápagos en 1801 y en Paita en 3/1803.

Catherine, Boston, Bazilla Worth, de J. Coolidge. Detenida en Valdivia en 2/1801, fue enviada a Valparaíso bajo custodia de la *Júpiter*. Liberada, a condición de que continúe hacia la costa del Noroeste, en 4/1802 se le reporta en Arica.

Euphrates, Londres, Ian Frazier.

Favourite, Londres, James Keith.

Georgiana, Londres. Salió en 1/1802 y retornó en 12/1802.

Hanna and Eliza, New Bedford, Micajah Gardner. Salió en 1801, fue detenida en Concepción y liberada en el Callao. Retornó en 1802.

Hazard (22), Nantucket, James Rowen. En 2/1802 arriba a Juan Fernández y pasa luego a Valparaíso donde fue detenida por sospecha de contrabando. Liberada en 6/1802, continuó viaje a Cantón.

Hetty, Filadelfia, Jona Briggs. Reportada en Más Afuera en 2/1802, en ruta a la costa del Noroeste.

Juliana, Hamburgo. Reportada en el Callao en 10/1802.

Leila Byrd (8), Portsmouth, Virginia, William Shaler, de William Shaler y Richard Jeffrey Cleveland. Salió de Hamburgo en 11/1801 con destino a la costa del Noroeste. En febrero siguiente arribó a Valparaíso, donde fue detenida hasta 5/1802.

Leo, Nantucket, Joseph Allen. Salió en 8/1801 y retornó en 2/1803.

Louisa, Boston, de John Gray. Salió en 8/1801 hacia la costa del Noroeste.

Neptune, New Haven, Daniel Greene. Salió en el otoño de 1801 y, tras cazar lobos en Más Afuera, prosiguió a Cantón.

Neutrality, Nantucket, Thaddeus Folger.

Palmira, norteamericana. Arribó a Coquimbo en 5/1802.

1803

Adela, Mauricio, Louis Ruault Coutance. Salió en 6/1803 y regresó en 1804. Ingresó a Talcahuano, Coquimbo y Callao.

Artic, Filadelfia, Briggs. Reportada cazando lobos en las islas chilenas, en 8/1803 zarpó hacia la costa del Noroeste y Cantón.

Atlas, Nantucket, William Easton. Salió en 9/1802 y retornó en 3/1805.

Aurora, Londres, Andrew Merritt. Arribó a Paita en 3/1803.

Belvidere, Nantucket, Hezekiah Barnard. Salió en 1802 y retornó en 1/1804.

Brothers, Londres, Thomas Folger. Salió en 10/1802 y retornó en 5/1803.

Cato, Nantucket, Solomon Folger, Jr. Salió en 1802 y retornó en 11/1804.

Commerce, Nantucket, W. Eldridge. Salió en 1802, fue reportada en Talcahuano en 3/1803 y retornó en 1804.

Edward, norteamericana, John Brown. Encalló en la costa chilena.

Favourite, Nantucket, Edward Coffin. Salió en 7/1802 y retornó en 5/1804.

Grampus, Boston. Capturada en Talcahuano en 11/1803 por contrabandista.

Hannover, New Bedford, Griffin Barney. Salió en 8/1802 y retornó en 5/1804.

Harlequin, Nantucket, Levi Starbuck. Salió en 7/1802 y retornó en 8/1804. En 3/1803 fue reportada en Talcahuano.

Harrington, bergantín, William Douglas Campbell. Salió de Port Jackson en 10/1802 y retornó en 4/1803. Tocó en Más Afuera y contrabandeó en la costa chilena.

Herbin, Londres, Robert Burn. Salió en 1802, tocó en Paita y Talcahuano.

Hudson, Nantucket, Uriah Bunker. Salió en 7/1802 y en 3/1805 figura en Talcahuano.

James Maria, británica, Thaddeus Waterman. Luego de cazar ballenas en el Pacífico arribó a Río de Janeiro en 3/1804.

Lady Adams, Nantucket, Obediah Fitch. Salió en 8/1802, fue reportada en Talcahuano en 3/1803. Retornó en 4/1805.

Lion, Nantucket, Benjamin Paddack. Salió en 1802.

Minerva, Newburyport, Mass., Reuben Jones. Salió en 11/1802 y retornó en 4/1805.

Orson, norteamericana, Urrea Bank. Fue reportada en Talcahuano en 3/1803.

Perseverance, Nantucket, Coffin. Salió en 1803 y retornó en 11/1804.

Ranger, Nantucket, William Joy. Salió en 1802 y retornó en 9/1803.

Sally, Londres, H. Row, de D. Bennett.

Sukey, Nantucket, David Whippey. Salió en 1802 y retornó en 9/1804.

Victoria, L'Orient, Diego Bigamer. Fue reportada en 3/1803 en Talcahuano, donde figura abandonada en 12/1803.

Wareham, New Bedford, Silas Barker. Salió en 1802 y retornó en 12/de 1803.

Winslow, New Bedford, Benjamin Paddack. Salió en 1802 y retornó en 9/1804.

1804

Albion, Londres, Eber Bunker, de Champion. Salió de Port Jackson en 8/1804 y fue detenida en Concepción.

Britannia. Salió en 8/1804 y retornó a Port Jackson en 6/1806.

Caledonia, Londres, J. Page, de D. Bonnett.

Cambridge (16), Londres, Thompson o Thomas Crow, de Rogers. Interceptó al falucho *San Juan Bautista* a la altura de Pisco.

Courtland, británico.

Cyrus, Londres, Paul West. Salió en 6/1804 y retornó en 6/1805.

Earl St. Vincent, Londres, Pinckham, de T. Hurry. En 7/1805 se puso al habla con el *Port-au-Prince*.

Hanna and Eliza, New Bedford, Micajah Gardner. Salió en 4/1804 y retornó en 9/1806.

Harrington (14), bergantín, William Douglas Campbell. Salió de Port Jackson en 5/1804, capturó cerca a Coquimbo a la goleta *Extremeña* y retornó a principios de 1805.

Henry, Nantucket, Peter Myrick. Salió en 1803 y retornó en 10/1805.

Juno, Hudson, Nueva York, Paul Bunker. Salió en 1803.

Margaret, Nantucket, Reuben Starbuck. Salió en 1803 y retornó en 12/1805.

Mentor, norteamericano, Jacobus Winslow. Zarpó de Le Havre en 8/1803 y tras tocar en Juan Fernández y Santa María, arribó a Talcahuano, donde varó a causa de un temporal.

NN (16), británica, Thomas Bebes. Interceptó al falucho *San Juan Bautista* a la altura de Pisco.

Rebecca, británico.

Renown, Nantucket, Alpheus Coffin. Salió en 1803 y retornó en 11/1805.

Ruby, Nantucket, Tristam Bernard. Salió en 1803.

Sprightly, Londres, W. Elder o Baker, de Nennett. Capturada en 1805 por el *Peruano* y la *Castor*.

Spy, Londres, Clarke, de Huroy & Co.

Teresa, fragata, Le Havre, Francisco Perry. Salió en 1803, tocó en Concepción, Coquimbo y Callao, ingresando a este último puerto en abril y octubre de 1804.

Thomas, Hudson, Seth Folger. Salió en 1803 y retornó en 12/1804.

Uncle Toby, Hudson, Swain. Salió en 1803 y retornó en 1804.

1805

Antelope (16), bergantín británico, James Mortlock. Capturado el 13/10/1805 por la *Joaquina* frente al Callao.

Aurora, Merrit. Retornó a Sidney en 4/1806.

Belvidere, Nantucket, Richard G. Swain. Salió en 1804 y retornó en 1806.

Betsey, Londres, Thomas Richards. Detenido en Concepción, logró escapar, pero luego se reporta la detención de un *Betsey*, capitán Roe.

Commerce, Nantucket, Eldridge. Salió en 1804 y retornó en 2/1806. El capitán murió durante el viaje, en 1804.

Dart, Londres, McLennan, de McKenzie. Salió de Sidney en 10/1803. Fue interceptada en Coquimbo por el *Peruano* pero logró escapar. A principios de 1806 fue capturada en Galapágos y armada en guerra en Guayaquil como *Nuestra Señora del Rosario*, alias *Flecha*. En el Callao pasó a manos de Tomás de Lopategui, quien la armó en corso en 1807.

Defiance, Londres, N. Long, de Gibons & Co.

Fame, Nantucket, Obed Wyer. Salió en 1804 y retornó en 2/1806.

Fenam, británica.

Harriet, Nantucket, David Worth. Salió en 6/1804 y retornó en 1806.

Henry, Nantucket, Peter Myrick. Salió en 1804, arribó a Valparaíso en 2/1806, antes de regresar al Atlántico.

John & James, Londres, H. Folger, de R. Bennett. La tripulación se amotinó cerca al Callao en 1806. También se menciona un *John*, del capitán Moody, capturado en 1805 o principios de 1806.

John Jay, Nantucket, William Clark. Salió en 1804 y retornó en 2/1806.

Lucy (24), Londres, Alexander Ferguson. Con el *Port-au-Prince* se enfrentó a la *Astrea* en Paita el 4 y 7/10/1805. Eventualmente arribó a Port Jackson.

Lucy, británica, John Nicholl. Luego de realizar algunas capturas, naufragó en Arica.

Maria, New Bedford, David Coffin. Salió en 6/1804 y retornó en 5/1805.

Mars, Nantucket, Jonathan Barney. Regresó en 1806.

Mary Ann, Nantucket, Tristam Folger. Salió en 7/1804 y retornó en 1806.

Minerva, Londres, Obit Cottle. Su tripulación se amotinó y mató al capitán. Naufragó en Iquique o Arica.

Phoebe Ann, New Bedford, Hezekiah Barnard. Salió en 7/1804.

Port-au-Prince (32), Londres, T. Duck, de R. Bart. Se enfrentó a la *Astrea* en Paita el 4 y 7/10/1805. En 12/1806 la mayor parte de su tripulación fue muerta en Tonga.

Sally, británica, Robd. Estuvo frente al Callao en 3/1805.

Sterling, Nantucket, Simeon Starbuck. Salió en 1804 y retornó en 1806.

Tom, británico.

Union, Nantucket, Folger. Salió en 11/1804.

Vigilant (10), Londres, T. Gay. Se enfrentó al *San Gabriel* en 5/1806. Hizo varias capturas pero los prisioneros se apoderaron de la nave en julio, pasando luego al Callao.

Vulture (12), Londres, Thomas Folger, de Mather & Co. Salió en 2/1805 y arribó a Sidney en 7/1806. A principios de 1806 capturó a la *Ceres* cerca al Callao.

Walker, New Bedford, Prince Coleman. Salió en 2/1804.

Walter, Londres, Folger. Arribó a Sidney en 4/1806.

Winslow, New Bedford, Latham Cross. Salió en 12/1804 y retornó en 1805.

1806

Amelia, Boston. Arribó al Callao en 4/1806, con permiso para comerciar.

Favourite, Londres, W. Perry, de B. Bennett.

Fox, Cork, J. Jarwood, de Mellish.

Maryland, Nueva York, Jonathan Perry Jr. Salió en 9/1805, recalando en varios puertos e islas del Pacífico antes de dirigirse a China. Retornó a su puerto de salida en 4/1808.

Memphis, británica, Sladen. Retornó a Gran Bretaña en 2/1807 luego de haber estado comerciando en las costas peruanas.

NN, New Bedford, Hathaway. Salió en 1805 y retornó en 8/1806.

Thames, Londres, Charles Gardner. Salió en 9/1805 y retornó en 6/1808.

Warren, Baltimore, Evans, de Samuel Smith y socios. Salió en 9/1806 con destino nominal a la costa del Noroeste y luego a Cantón, pero su verdadera intención era contrabandear en las costas de Chile. Fue detenida en Talcahuano el 20/1/1807, remitida luego a Valparaíso y condenada como buena presa. En 1808 pasó al Callao y eventualmente pasó a ser la *Javiera*.

1807

Cambridge, Londres, Thompson, de Rogers.

Carleton, Londres, S. Halerno, de Holland.

Charleton (10), Londres, Paul West, de Mathers. Con la *Comenboten* y la *Perseverance* capturó a la *Dichosa* en 3/1807.

Charming Kitty, Londres, H. King, de Shuttlworth.

Comenboten (16), británica, Clark. Con la *Perseverance* y la *Charleton* capturó a la *Dichosa* en 3/1807.

Commerce, Londres, Wilkinson, de Collins.

Cornwall, Londres, T. Blyth, de J. Manglus.

Cornwallis (38), fragata de guerra, capitán de navío Charles James Johnston. Salió de Port Jackson en 4/1807 y tras realizar un exitoso crucero por las costas sudamericanas y centroamericanas retornó a Madras en 2/1808.

Courtland, Londres, G. White, de Maillard.

Crescent, Londres, Hooper, de Mathers.

Cyrus, Londres, Picken, de Mathers.

Henry, Nantucket, Peter Myrick. Salió en 1806 y en 2/1807 ingresó a Coquimbo con la *Ruby*. Retornó en 8/1808.

Jefferson, New Bedford, Andrew Brock. Salió en 1806 y retornó en 1809.

John Jay, Nantucket, William Clark. Salió en 1806 y retornó en 1/1808.

Maria, New Bedford, David Coffin. Salió en 1806 y retornó en 11/1807.

Mars, Nantucket, Obediah Fitch. Salió en 1806 y retornó en 6/1808.

Nancy, norteamericana, George W. Appleton. Apresada por el *San Gabriel* en 4/1807.

Neutrality, Nantucket, Folger. Salió en 1806 y se perdió frente a Brasil en 2/1807.

Phoebe Ann, New Bedford, Sylvanus Russell. Salió en 1806 y retornó en 6/1808.

Ranger, Nantucket. Salió en 1806 y retornó en 6/1808.

Ruby, Nantucket, Tristam Barnard. Salió en 1806, en 2/1807 arribó a Coquimbo con la *Henry*. Retornó en 9/1808.

Russell, New Bedford, Joseph Allen. Salió en 2/1807 y retornó en 6/1807.

Scorpion (18), Londres, Tristam Bunker, de T. Mather. En 3/1807 estuvo en la costa chilena.

Seringapatam, británica, Edward Clarke.

Sukey, Nantucket, George Washington Gardner. Salió en 8/1806 y retornó en 12/1808.

Sidney, Baltimore. Detenida en las costas de Chile.

Topaz, Boston, Mayhew Folger. Salió en 4/1807 y retornó en 2/1808.

Venus, norteamericana, Bejamin Kelly. Ingresó a Valparaíso a principios de 1807.

Winslow, New Bedford, Prince Coleman. Salió en 1806.

1808

Antelope (14), Guersnay, William La Petty. En 6/1808 arribó a Papudo, donde Lewis Blair, que se declaró su capitán, y otros 4 tripulantes fueron capturados al ser apresado el bote en el que iban. Continuó con su crucero y en octubre, junto con la *Pandour*, capturó a la *Nueva Castor* cerca a Valparaíso.

Barclay, New Bedford, Gideon Randall. Salió en 1807, fue capturada por la corsaria británica *Walker*, y recapturada por la fragata norteamericana *Essex*.

Belle Savage, Boston, David Ockington, propiedad de S. C. Coolidge. Capturada por el *Flecha* en 4/1808 cerca a Ilo.

Captain Patrick, británico. Reportada contrabandeando en Copiapó.

Chili, Nantucket, James Bunker. Salió en 12/1807 y retornó en 8/1809.

Criterion, Nantucket, Starbuck. Salió en 8/1807.

Cyrus, Londres, Paul West, de John y Thomas Mathers. Salió en 7/1808, fue detenida en Santa María en 12/1809 y posteriormente liberada, retornando en 7/1810.

Diana, New Bedford, David Paddack. Salió en 8/1807 y retornó en 2/1809.

Dromo, Boston, David Woodad. Reportada contrabandeando en Siguas en 6/1808.

Harriet, británica, James Porter. Detenida por el corsario *Rey Fernando VII* cerca a Coquimbo.

Hero (16), Londres, Bernard Barnabas Gardner, de John & William Jacob. Capturada por el corsario *Flecha* en 1/1809 cerca a Coquimbo. Puesta en remate, pasó a llamarse *Nereyda*, alias *Catita*.

Higginson Senior (20), Londres, Sinclair Halcrow, de Kitchn & Co. Arribó a Valparaíso y en 12/1808 al Callao. Zarpó de regreso a fines de 2/1809.

Kitty (18), Londres, William Perry, de Milford & Co.

Leo, Nantucket, Amaziah Gardner. Salió en 1807 y retornó en 5/1809.

Memphis, Londres, Hitchman, de John & William Jacob.

Monticello, norteamericana. Arribó al Callao en 3/1808, con permiso para comerciar.

Neptune, Londres, Colman, de D. Bennet.

Neptune (14), Greenock, Escocia, Frazier Smith, de Ritchie & Co.

Neptune, Nueva York, Anthony Parrocks. En 10/1808 arribó a Talcahuano.

Pandour, Londres, Thomas Anderson, de John & William Jacob. Con la *Antelope* capturó a la *Nueva Castor* en 10/1808, cerca a Valparaíso.

Perseverance (16), Londres, William Irish, de Mellish. Avistada en Galápagos en 7/1808. Realizó varias capturas.

Prince Town, Londres, Frazier, de Hullet & Co.

Redbridge (8), británica, Frederick Baren. Avistada en Galápagos en 7/1808.

Richard (18), Londres, Hill, de Daly.

Samuel, Nantucket, Gardner. Salió en 1807 y retornó en 5/1809.

Scorpion (18), Londres, Tristam Bunker, de T. Mather. Capturado en 10/1808 en Pichidangui, luego de un combate en el que murieron el capitán y varios tripulantes.

Spanish Hero (18), Londres, Thomas Musgrove, de M'Cauly.

Venus (20), Londres, Starling o D. Bennett, de A. Fenn.

Venus, Londres, T. Tobin, de Hullett & Co.

Venus (20), Londres, Charles William Barkley de Hullet & Co.

Vulture (18), Londres, Joseph Christie, de Mather. Capturada frente a Valparaíso en 9/1808 por el *Cántabros de Buenos Aires*.

1809

Atlas, Nantucket, Reuben Joy. Salió en 1808 y retornó en 1810. Detenida por el *Cantabria* en 11/ 1809, fue liberada.

Brothers, Nantucket, Worth. Salió en 1808.

Danube, New Bedford, Jethro Mosher. Salió en 9/1808 y retornó en 6/1810.

Eliza, Nantucket. Naufragó en la isla de Santa María en 6/1809.

Harlequin, Nantucket, Levi Starbuck. Salió en 1808, fue detenida en Paita y condenada.

John Jay, Nantucket, William Clark II. Salió en 1808 y retornó en 6/1810.

Leo, Nantucket, Owen Swain. Salió en 1808 y retornó en 8/1810.

Maria, New Bedford, David Coffin. Salió en 7/1808 y retornó en 5/1810.

Mars, Nantucket. Salió en 1808 y retornó en 5/1810.

Phoebe Ann, New Bedford, Sylvanus Russell. Salió en 9/1808 y retornó en 7/1810.
Ranger, Nantucket, William Joy. Salió en 1808 y retornó en 6/1810.
Rebecca, Londres, Barnard, de Enderby.
Resolution, Londres, W. Irish, de J. Mellish.
Richard, Londres, J. Ferrier, de Darby.
Sally, New Bedford, Obed Clark, de William Rotch, Jr. Salió en 7/1808 y retornó en 8/1810.
Saragossa, Londres, M'Kissoc, de Jacob & Co. Salió con destino al Callao.
Sarah, Londres, Kempe, de Capt & Co. Salió con destino al Callao.
Sussanna, Londres, King, de Chaniant.
Walker, New Bedford, Stephen West. Salió en 7/1808 y retornó en 6/1810.
Winslow, New Bedford, Prince Coleman. Salió en 10/1808 y retornó en 6/1810.

1810
Barclay, New Bedford, Gideon Randall. Salió en 1809 y retornó en 5/1811.
Brothers, Nantucket, Benjamin Worth. Salió en 6/1809 y retornó en 11/1810.
Chili, Nantucket, James Bunker. Salió en 11/1809 y retornó en 11/1811.
Criterion, Nantucket, William Clasby. Salió en 1809 y retornó en 7/1811.
Diana, New Bedford, David Paddack, de William Rotch, Jr. & Sons. Salió en 8/1809 y retornó en 6/1811.
Essex, Nantucket, Daniel Russell. Salió en 1809.
Gardner, Nantucket, Isaiah Ray. Salió en 10/1809 y retornó en 7/1811.
Golden Farmer, Nantucket, George Swain II. Salió en 10/1809 y retornó en 6/1811.
Henry, Nantucket, Isaac Gardner. Salió en 1809 y retornó en 2/1811.
Leo, Nantucket, Robert Gardner, Jr. Salió en 8/1809 y retornó en 11/1811.
Lima, Nantucket, Solomon Swain. Salió en 7/1809 y retornó en 7/1811.
Lion, Nantucket, Peter Paddack. Salió en 1809 y retornó en 1/1811.
Monticello, Nantucket, Barzillai Coffin. Salió en 1809 y retornó en 1/1811.
Perseveranda, Nantucket, Absolom Coffin. Salió en 1809 y retornó en 11/1810.
Renown, Nantucket. Salió en 1810 y retornó en 3/1811.
Ruby, Nantucket, Christopher Wyer. Salió en 8/1809 y retornó en 10/1811.

Samuel, Nantucket, Jonathan Swain. Salió en 7/1809 y retornó en 6/1811.
Sterling, Nantucket, Richard Folger. Salió en 1809 y retornó en 6/1811.
Sukey, Nantucket, George Washington Gardner. Salió en 7/1809 y retornó en 6/1811.
Thomas, Nantucket, Davis Whippey. Salió en 10/1809 y retornó en 9/1811.

1811
Alliance, Nantucket, Hezekiah Pinkham. Salió en 7/1810 y retornó en 12/1812.
Alligator, Nantucket, Owen Swain. Salió en 1810 y fue capturada por los británicos en 1812
Boston, Nantucket. Salió en 1810 y retornó en 7/1812.
Fly, británico. Arribó a las costas de Chile en 1811.
Galloway, Nueva York. En 11/1811 se le reporta en puertos chilenos.
Hunter, norteamericana, John Crabtree. Detenido en 9/1811 frente a Santa Elena por la fragata *Santa Catalina*.
John Jay, Nantucket, William B. Coffin. Salió en 9/1810 y retornó en 9/1812.
Lady Adams, Nantucket, Elisha Folger, Jr. Salió en 1810 y retornó en 1/1812.
Leo, Nantucket, Obed Luce. Salió en 1810 y retornó en 4/1813.
Lydia, Nantucket, David Swain II. Salió en 1810 y retornó en 7/1812. El capitán fue muerto por una ballena.
Maria, New Bedford, David Coffin, de Samuel Rodman. Salió en 9/1810 y retornó en 5/1812.
Mars, Nantucket, John Fitch. Salió en 8/1810 y retornó en 10/1812.
Minerva, Nantucket, George Brown Chase. Salió en 1810 y retornó en 12/1812. Detenida en Coquimbo por la corsaria *Javiera*, fue liberada.
NN, Nantucket. Salió en 1810 y retornó en 12/1812.
Phoebe Ann, New Bedford, Sylvanus Russell, de Samuel Rodman. Salió en 11/1810 y retornó en 6/1812.
Ranger, Nantucket, William Joy. Salió en 1810, fue capturada por los británicos en 1812.
Sally, New Bedford, Obed Clark, de Rotch & Hazard. Salió en 11/1810, fue capturada por los británicos en 7/1812.

Standard, fragata de guerra británica, capitán de navío Charles Elphinstone Fleming. Zarpó de Cádiz en 4/1811, arribó a Valparaíso y luego al Callao, iniciando su retorno en noviembre de ese año.

Sukey, Nantucket, John Macy. Salió en 10/1811.

Walker, New Bedford, Stephen West, de Rotch & Hazard. Salió en 1810. Capturada por la corsaria británica *Nimrod* cerca a Coquimbo en 3/1813.

Winslow, New Bedford, Edmund Gardner, de Samuel Rodman. Salió en 8/1810 y retornó en 2/1812.

1812

Ann, New Bedford, James Gwinn. Salió en 1811.

Atlas, Nantucket, Obed Joy. Salió en 11/1811 y retornó en 12/1813.

Barclay, New Bedford, Gideon Randall. Salió en 11/1811, en 3/1813 fue capturada por la corsaria española *Hero* en Coquimbo, siendo liberada por la fragata de guerra norteamericana *Essex*. Retornó en 3/1814.

Brothers, Nantucket, Benjamin Whippey, Jr. Salió en 1811 y retornó en 12/1812.

Colt, bergantín, norteamericano, Edward Barnewall. Perseguido por la corsaria *Bretaña* en 1/1812, en el puerto de Coquimbo. Posteriormente su tripulación se amotinó y el buque fue comprado por el gobierno chileno pasando a ser el *Potrillo*.

Criterion, Nantucket, William Clark. Salió en 1811 y retornó en 12/1813.

Diana, New Bedford, David Paddack. Salió en 11/1811 y retornó en 5/1813.

Edward, Nantucket, Seth Folger, de Edward Cary. En 9/1812 fue detenida cerca a Coquimbo y posteriormente liberada. Capturada posteriormente por el ballenero británico *Seringapatam*.

Essex, Nantucket, Daniel Russell. Salió en 1811.

Fame, Nantucket, Job Coffin. Salió en 8/1811, fue capturada en 1813 por los británicos.

Gardner, Nantucket, Isaiah Ray. Salió en 12/1811, capturada en 1813 por los británicos.

George, Nantucket, Benjamin Worth. Salió en 11/1811, fue capturado en 1813 por los británicos. En 9/1812 fue detenido cerca a Coquimbo y posteriormente liberado.

Golden Farmer, Nantucket, George Swain II. Salió en 10/1811 y retornó en 12/1812.

Hunter, británico, V. Rapel u Oliver Russel. Detenida a fines de 1812 por el corsario *Primer Cantabria* frente a Valparaíso.

John and James, Nantucket, Reuben Clasby. Salió en 1811 y retornó 2 años después.

Lion, Nantucket, Peter Paddack.

Maria, New Bedford, Coffin. Salió en 1811 y regresó en 5/1812.

Mary Ann, Nantucket, George Russell, Jr. Salió en 10/1811, fue capturada en 1813 por los británicos.

Melancho [sic], norteamericana, Richard R. Bougham. En 2/1812 fondeó en Valparaíso con carga diversa.

Monticello, Nantucket, Barzillai Coffin. Salió en 9/1811, fue capturada en 1813 por los británicos.

Ocean, Nantucket, Absolom Coffin. Salió en 1811.

Perseveranda, Nantucket, Thomas Paddack. Salió en 7/1811 y retornó en 1813.

Renown, Nantucket, Zaccheus Barnard. Salió en 8/1811, capturada en 1813 por los británicos.

Samuel, Nantucket, Prince Coleman. Salió en 10/1811 y regresó en 1813.

Sterling, Nantucket, Jonathan Swain. Salió en 1811, capturada en 1813 por los británicos.

Sukey, Nantucket, John Macy. Salió en 10/1811, capturada en 1813 por los británicos.

William Penn, Nantucket, George Washington Gardner. Salió en 11/1811, fue capturada en 1813 por los británicos.

1813

Asp, Londres, John Kenny. Retornó en 1814.

Atlantic (8), británica. Capturada por la *USS Essex* a fines de mayo en Galápagos. En junio fue comisionada como la *Essex Junior* (20).

Boriska, norteamericana. Detenida en el Callao en 1813.

Brothers, Nantucket, Worth. Salió en 6/1812.

Catherine (8), británica, Folger. Capturada por la goleta norteamericana *Georgiana* a fines de 6/1813 en Galápagos.

Charles, Nantucket, Grafton Gardner. Salió en 1812 y regresó en 2/1814. En 9/1812 fue detenida cerca a Coquimbo y posteriormente liberada. En 3/1813 fue perseguida por la *Nereyda* cerca a Coquimbo.

Charlton (10), británica, Allero. Capturada por la *USS Essex* en 7/1813, en la zona de Galápagos.

Cherub (28), corbeta británica, capitán de navío Thomas Tudor Tucker. Ingresó al Pacífico en 7/1813.

Chili, Nantucket, Robert Gardner. Salió en 1811, capturada en 1813 por los británicos.

Comet, Londres, Abel Scurr. Salió en 9/1812 y regresó en 12/1815.

Essex (46), fragata de guerra norteamericana, capitán de navío David Porter. Ingresó al Pacífico en 1/1813, y tras un exitoso crucero fue capturada por los buques de guerra británicos *Phoebe* y *Cherub* en 3/1814, frente a Valparaíso.

Fama, portuguesa. Arribó a Valparaíso procedente de Río de Janeiro.

Georgiana (6), británica. Capturada por la *Essex* a fines de 4/1813 en Galápagos. Comisionada como goleta norteamericana (16), cruzó la zona durante mayo y junio. En ruta a Estados Unidos, fue recapturada por la fragata de guerra británica *Barrosa*.

Governor Dowdeswell, británica. Detenida frente a Valparaíso por la corsaria *Javiera*.

Greenwich (10), británica. Capturada por la *USS Essex* a fines de 5/1813 en Galápagos.

Hector (11), británica, Thomas Richards. Detenida por el corsario *Santa Teresa* en Punta Aguja a principios de 1813. Se le liberó. Capturada por la goleta norteamericana *Georgiana* a fines de junio en Galápagos

Henry, norteamericana, Gardner.

Hope, norteamericana, Obed Chase. Detenido en Chiloé a principios de 1813.

Indispensable, Londres, William Buckle. Retornó en 1814.

Isaac Todd, británica. Ingresó al Pacífico en 7/1813.

Lima, Nantucket, Solomon Swain. Salió en marzo de 1812 y retornó en 1813.

Montezuma (2), británica, Baxter. Capturada por la *Essex* a fines de 4/1813 en Galápagos.

New Zealand (8), británica. Capturada por la *Essex* en 7/1813 en la zona de Galápagos.

Nimrod, británica, Perry. En 3/1813 capturó a la norteamericana *Walker* cerca a Coquimbo.

Perseverance, británica, King.

Phoebe (53), fragata de guerra británica, capitán de navío James Hillyar. Ingresó al Pacífico en 7/1813.

Policy (10), británica. Capturada por la *USS Essex* a fines de 4/1813 en Galápagos.

President, Nantucket, Solomon Folger. Salió en 1812 y retornó en 12/1813.

Racoon (22), corbeta británica, capitán de fragata William Black. Ingresó al Pacífico en 7/1813.

Rose (8), británica, Monroe. Capturada por la goleta norteamericana *Georgiana* a fines de 6/1813 en Galápagos

Seringapatam (14), británica, William Stavers. Capturada por la *USS Essex* en 7/1813 Galápagos.

Sir Andrew Hammand, británica, William Porter. Detenida frente a Valparaíso por la corsaria *Javiera*. Capturada por la *USS Essex* en septiembre en Galápagos.

Sirius, británica.

Thames, británica, Bomon.

Walker, New Bedford, Stephen West. Capturada por la británica *Nimrod* en Coquimbo en 3/1813.

Anexo 4
Transporte de valores en buques de guerra

Desde tiempos inmemoriales el comercio marítimo ha seguido una secuencia más o menos uniforme que involucra una inversión inicial en bienes, su transporte a uno o más puertos de destino, su venta y el retorno con la ganancia, sea en bienes, dinero o metales preciosos. Sin embargo, esta actividad ha estado sujeta a diversos riesgos, tanto naturales como a consecuencia de la actividad humana, entre ellos la piratería y la acción de buques enemigos en tiempos de guerra. A principios del siglo XVIII la piratería había sido prácticamente eliminada de las principales rutas marítimas; sin embargo, en tiempos de conflicto armado, los buques de guerra y las naves corsarias podían detener embarcaciones neutrales en alta mar y decomisar la carga perteneciente a sus enemigos. Este derecho de los beligerantes generaba una serie de problemas, pues carga valiosa de todo tipo siempre era una tentación para oficiales inescrupulosos que abusaban de su posición para apoderarse de parte o de la totalidad de ella.

La solución a estos problemas fue enviar las utilidades en naves de guerra o mercantes fuertemente armadas, que ofrecían una mayor seguridad, pagando por ello un flete que usualmente se elevaba en momentos de mayor peligro o tensión. Igual método era empleado para la remisión de fondos públicos. Para el periodo bajo estudio, este era un sistema utilizado por todas las potencias.

En el caso que nos ocupa, desde 1580 la Armada de la Mar del Sur había tenido como principal función conducir a Panamá los caudales de los comerciantes peruanos, que a su vez reunían a los de otras partes del extenso dominio virreinal. Esto varió en el siglo XVIII, al abrirse la ruta directa hacia España, remitiéndose esos fondos en naves mercantes. Sin embargo, luego de que se estableció la Real Armada en el Callao fueron sus naves las que prestaron ese servicio.

En octubre de 1778, al promulgarse el *Reglamento de Libre Comercio*, se señaló que la remisión de caudales americanos debía realizarse en naves de la Real Armada, y cuando no hubiese alguna presente podía hacerse en naves mercantes en tanto que los caudales no excedan los 1 000 pesos fuertes por tonelada. Dicha norma fue aclarada en mayo de 1785 al señalarse que dicho límite no incluía el fruto de los productos vendidos en el puerto en el que se recibían los caudales.[1]

A raíz de la pérdida del *San Pedro de Alcántara*, con casi 8 000 000 de pesos a bordo, en abril de 1786 se dispuso que no se embarcara más de 4000000 de pesos en un navío, o de 2 000 000 en una fragata de 30 o 40 cañones, reduciéndose dicho monto máximo a la mitad en caso de haber más navíos o fragatas, de modo de minimizar una eventual pérdida. Asimismo, se elevó el monto de las remisiones en buques mercantes hasta un máximo de 2000 pesos por tonelada, en naves de más de 400 toneladas, y de 1500 si tenía entre 150 y 400 toneladas.[2]

No hemos encontrado una norma que regule el pago por transporte de caudales en los buques de la Real Armada, como sí sucedía en la marina británica, en la que el comandante, oficiales y toda la tripulación recibían un beneficio directo por ese servicio. Lo que hemos encontrado es la figura del maestre de plata, designado por el Consulado para hacerse responsable de las remisiones, quien recibía un porcentaje de las mismas.

No obstante los límites máximos dispuestos, la necesidad de recursos por parte de la corona llevó a que se produjeran diversas excepciones. Una de ellas fue la concedida en noviembre de 1785 al comerciante gaditano Pablo Mayo para que la fragata *Brillante* pudiera conducir 1000 pesos por tonelada, además de lo que le correspondía por el Reglamento de Libre Comercio.[3] Otra tuvo lugar a finales de ese mismo año, cuando el retraso en el zarpe del navío *América* llevó a los comerciantes limeños a pedir al virrey Guirior que autorizara despachar sus caudales en buques mercantes. Con el apoyo del visitador Escobedo, tal autorización fue otorgada y a fines de febrero siguiente zarpó el *Ventura* con más de 2 000 000 de pesos, siendo seguido por otras naves

[1] AGN, Hacienda, libro 900, p. 34, real orden 15/5/1785. AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 31, carpeta 2, n° 369, Ugarte al Príncipe de la Paz, Lima 12/3/1802.

[2] AGN, Hacienda, libro 900, p. 52, real orden 22/4/1786.

[3] Ídem, libro 900, p. 39, real orden 18/11/1785.

mercantes. Eso llevó a que a bordo del *América*, que finalmente zarpó en abril de 1786, sólo se registrara algo más de 2 000 000 de pesos.[4]

Este tipo de excepciones se hicieron más frecuentes luego de la Paz de Amiens, cuando se autorizaron remisiones en buques mercantes incluso si había buques de guerra presentes. De ese modo, entre 1802 y 1805 al menos cuatro naves mercantes registraron caudales para la Península, pese a que en abril de 1804 lo hicieron tres fragatas al mando del brigadier Ugarte.

En cumplimiento a esas normas y al reglamento sobre policía del puerto promulgado por Ugarte en 1799, la capitanía de puerto debía reconocer las naves para ver si estaban en condiciones de navegar con seguridad; y calcular su porte, pues con base en este último dato se le autorizaría el monto máximo de caudales que podía transportar. En caso de que se encontraran algunas deficiencias, debían ser subsanadas bajo supervisión de la Comandancia de Marina, pudiendo participar en ese proceso un representante del Consulado. Sin embargo, 20 navieros se negaron a cumplir con las disposiciones del referido reglamento de puerto, interponiendo una acción judicial para derogarlo, lo que generó diversos problemas para el control de las remisiones en naves mercantes. Tal fue el caso de la fragata *Nuestra Señora de los Dolores*, de propiedad de Casimiro Francisco de Necochea, comerciante de Buenos Aires.

A fines de enero de 1802 su capitán, Tomás de la Calleja, solicitó autorización para abrir registro de caudales y frutos, encontrándosele 508 31/51 toneladas de arqueo y la necesidad de llevar a cabo unas pequeñas reparaciones. La designación de Juan Miguel Castañeda como representante del Consulado fue pésimamente recibida por Ugarte, pues era uno de sus litigantes,[5] pero ello no impidió que los trabajos de la fragata llegaran a buen término y que a principios de julio zarpara con más de 1 600 000 pesos a bordo, 750 000 de los cuales eran de la Real Hacienda.[6]

En febrero de 1803 se embarcó casi 1 700 000 pesos en la fragata *Nuestra Señora de Iciar*, alias *Joaquina*, al mando de Francisco Ignacio Galardi; y un mes después zarpó la *Aurora*, al mando de Juan Antonio de Uriarte,

4 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 4, carpeta 6, Vacaro a Valdés, Lima 21/1 y 20/2/1786.

5 Ídem, legajo 31, carpeta 2, Ugarte al Príncipe de la Paz, n° 369, Lima 12/3/1802.

6 Ídem, legajo 32, carpeta 6, Ugarte a Caballero, n° 241, Lima 6/7/1802.

con 1 560 000. Si bien la primera de estas naves no tuvo problemas en su navegación, la segunda retornó al Callao desde Juan Fernández el 28 de mayo, por estar embarcando mucha agua. En su informe sobre este último arribo, Ugarte señala que la *Aurora* no había pedido la correspondiente inspección, como ordenaba el reglamento vigente. Efectuadas las reparaciones necesarias, la *Aurora* volvió a zarpar a principios de agosto, con cerca de 800 000 pesos a bordo.[7] En diciembre de 1804 se remitieron a España casi 440 000 pesos adicionales en la *Joaquina*, al mando de Joaquín de Arbizú, y en la *Castor*, al mando de Juan León.[8]

El inicio de la guerra de independencia española, en el marco de la cual se alcanzó una nueva paz con Gran Bretaña, generó nuevas demandas a las provincias ultramarinas para sostener la lucha en la Península. Con una marina notoriamente debilitada, las remisiones fueron hechas no sólo en buques de guerra españoles que zarparon del Callao hacia el Atlántico, sino también en naves mercantes e, incluso, en la fragata de guerra británica *Standard*.

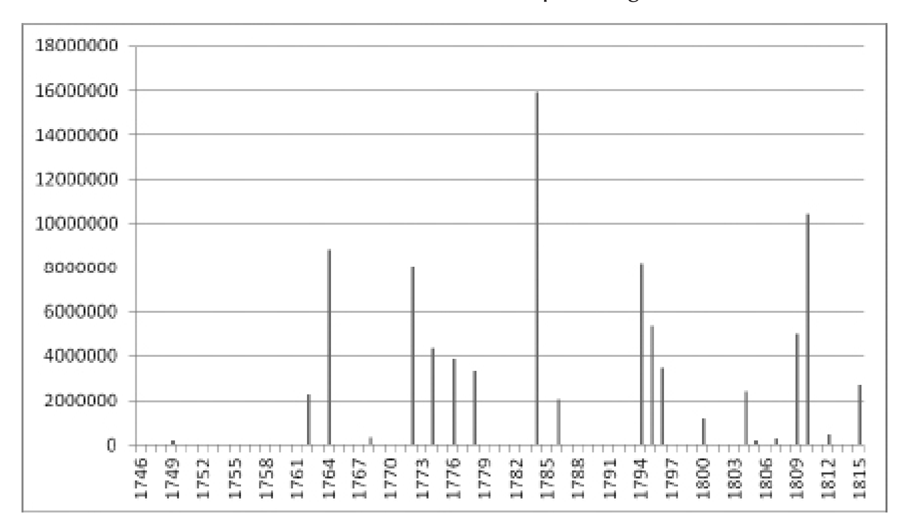
El gráfico siguiente da una idea cuantitativa de esta tarea durante el periodo bajo análisis, habiendo sido elaborado sobre la base de la información de los valores recibidos en los buques de la Real Armada involucrados en esa tarea entre 1749 y 1815. El detalle de estas remisiones se incluye al final de este anexo.

Si bien la presencia de buques reales en el Callao no fue regular, ello no basta para explicar los periodos de ausencia de remisiones en esa clase de naves, especialmente cuando las regulaciones fijaban la obligatoriedad de usarlas para ese propósito. Como ya se ha señalado, en determinados momentos se autorizó el envío de caudales en naves particulares, pero ciertamente los comerciantes peruanos debieron encontrar otras fórmulas para hacer sus envíos, mientras fuese razonablemente seguro. La casi total pérdida de comunicaciones marítimas entre el Pacífico y España, luego de Trafalgar y hasta la alianza con Gran Bretaña, se evidencia también a través de los magros y esporádicos envíos de esos años, que finalmente se cortan del todo luego de

[7] Ídem, legajo 33, Ugarte a Grandallana, n° 329, Lima 19/5/1803; y n° 350, Lima 26/7/1803.
[8] Ídem, legajo 36, Vivero a Grandallana, 24/12/1804, extracto de los caudales y frutos a bordo de la *Joaquina* y de la *Castor*.

1815, cuando la Real Armada simplemente deja de estar en capacidad de mantener dicho enlace.

Gráfico 7
Remisiones anuales en buques de guerra



Fuentes: documentación diversas del AGS-Marina, Expediciones a Indias; AGMAB, Expediciones a Indias; y MNM. No siempre incluyen el valor de los frutos, plata, oro o piedras preciosas que se remiten.

1749, *Europa,*[9] Real Hacienda, 311 359 reales de plata y 38 919 pesos
Particulares, 102 406 reales de plata y 12 800 pesos
Castilla,[10] Real Hacienda, 318 176 reales de plata y 39 772 pesos
Particulares, 107 213 reales de plata y 13 410 pesos
1762, *Hermiona,*[11] Valorada en más de 4 000 000 de pesos
Particulares 397 138 en oro acuñado
2 066 pesos 1 3/4 en alhajas de oro
1 867 528 pesos 3 reales en plata acuñada

[9] AGS-Marina, legajo 401-2, doc. 676, Concepción 17/1/1750.
[10] Ídem, legajo 401-2, doc. 678, Concepción 16/1/1750.
[11] Ídem, legajo 406, doc. 542, estado del caudal, frutos y efectos de la *Hermiona*.

9 983 pesos en alhajas de plata
Frutos diversos del rey y particulares
1764, *Liebre,*[12] 1 709 032 pesos 7 reales en oro
711 925 pesos 1 real ¼ en plata
1768, *Peruano,*[13] 277 036 pesos ½ real en oro
56 194 pesos en plata
1769, *Águila,*[14] 300 000 pesos a Panamá
1772,[15] *Septentrión*, 2 672 753 pesos 5 reales
Astuto1, 334 694 pesos 5 reales
San Lorenzo,[16] Real Hacienda sesenta cajones de plata labrada y dos de alhajas
Particulares 12 cajones de oro, 1 de doblones y pesos, 763 cajones de plata sellada, 27 de plata labrada, 26 de plata en barra, 5 de alhajas, además de frutos diversos
Total 3 264 547 pesos 1 real
Liebre,[17] Real Hacienda 158,223 pesos en oro
138 337 pesos en plata
Particulares 426 935 pesos en plata
Total 713 492 de pesos y 4 reales
1774,[18] *Industria*, Real Hacienda 172 825 pesos 2 reales
152 654 pesos 2 reales de varios ramos
20 271 pesos de sueldos y vino de la tripulación
Particulares 2 138 679 pesos 2 reales3/8
471 926 pesos 6 reales ¼ en doblones de cordoncillo
1 550 823 pesos 4 reales 5/8 en plata acuñada y cortada
18 898 pesos 5 reales ½ en oro labrado

[12] *Gaceta de Lima de 1762 a 1765*, p. 140. Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 228.

[13] Amat, *Memoria de gobierno...*, p. 228. Escolta al *Famosa, Ventura, Águila, Matamoros & Toscano* con 6,588,367 pesos

[14] AGS-Marina, legajo 411-2, doc. 1024, Bonechea a Arriaga, Panamá 4/7/1769; doc. 1025, estado en que salió del Callao; doc. 1028, Moscoso a Ordeñana, Panamá 6/7/1769.

[15] Ídem, legajo 414, doc. 180, Arce, Cádiz, 15/6/1772, caudales en la división.

[16] Ídem, legajo 414, doc. 165, Callao 18/1/1772, estado al zarpe.

[17] Ídem, legajo 414, doc. 178, Cádiz 17/6/1772, estado al arribo.

[18] Ídem, legajo 416, doc. 731, Cádiz 31/5/1774, estado de ambas fragatas al arribo.

48 609 pesos 4 reales en plata labrada
47 826 pesos 6 reales en 28 barras de plata
194 pesos en 2 piedras de mineral
Frutos y efectos de la Real Hacienda y particulares
Liebre, Real Hacienda, 169 213 pesos 1 real ½
148 537 pesos 1 real ½ de varios ramos
20 676 de sueldos y vino de la tripulación
Particulares 1 879 849 pesos 3 reales ½
323 046 pesos ½ real en doblones de cordoncillo
1 459 901 pesos 6 5/8 reales en plata acuñada y cortada
706 pesos 1 real en 2 tejos de oro
71 706 pesos 5 reales ½ en 44 barras de plata
24 258 pesos 4 reales ½ en plata labrada
230 pesos en 3 piedras de mineral
Frutos y efectos de la Real Hacienda y particulares
1775,[19] *San Julián,* 1 192 626 pesos 5 reales ½
1 044 463 pesos 7 reales ½ en plata doble acuñada que incluye:
936 998 pesos 7 reales de particulares
20 000 pesos de sueldos del virrey
20 419 pesos de sueldos de la tripulación
2 046 de sueldos de oficiales
5 000 de temporalidades
30 000 de rentas de correos
43 811 pesos en plata sencilla macuquina
60 035 pesos 7 reales en oro en doblones
25 437 pesos 1 real en 15 barras de plata
18 536 pesos en 9 cajones de plata labrada
342 pesos 6 reales en un cáliz de oro
Frutos y efectos varios
San Pedro de Alcántara 1 096 684 pesos 7 reales ½
861 210 pesos de particulares
20 000 pesos de sueldos del virrey

[19] Ídem, legajo 417-2, docs. 961 y 962, en la mar, 20/5/1776, estado de caudales y frutos de ambas naves. La información en el caso del *San Pedro de Alcántara* difiere ligeramente en el doc. 966, Colarte a Arriaga, Cádiz 21/5/1776.

17 980 pesos 7 reales ½ de sueldos de la tripulación
27 090 pesos 2 reales ½ de sueldos de oficiales
5 000 pesos de temporalidades,
30 000 pesos de rentas de correos
38 210 pesos en plata macuquina
48 573 pesos 4 reales ½ en oro en doblones
17 846 pesos 3 reales ½ en plata en barras
26 300 pesos 2 reales en plata labrada
1 973 pesos 3 reales ½ en oro labrado
Frutos y efectos varios

1776, *Peruano,*[20] 1 606 606 pesos 2 reales

1778, *Princesa de Aragón*[21], 400 000 pesos del situado a Panamá
Astuto,[22] Real Hacienda 58 243 pesos 3 reales en plata
Particulares
2 477 702 pesos 5 reales en plata de cordaje y vieja
754 748 pesos 6 reales en doblones
14 000 pesos en plata macuquina con 1632 marcos 7 onzas y 9 adarmes
59 847 pesos 1 real ½ en 36 barras de plata con 6905 marcos y 7 onzas
6514 marcos 6 onzas en plata labrada
228 marcos 5 onzas de piedra de mina
15 144 castellanos 3 tomines 10 gramos de oro labrado y tejos
1 cajoncillo de esmeraldas con 216 quintales 9/16
Frutos y efectos varios de la Real Hacienda y de particulares

1784, *Peruano,*[23] Real Hacienda 345 170 pesos 7 reales ½ en monedas de oro

[20] Ídem, legajo 417-2, doc. 712, Guirior a Castejón, Lima 2/11/1776.

[21] Ídem, legajo 419-1, doc. 462, Lima 14/2/1778, estado en que sale la goleta.

[22] Ídem, legajo 419-1, doc. 495, Lima 12/3/1778, carga del *Astuto*; doc. 500, Cádiz 20/7/1778, estado al arribo. Ambos estados difieren ligeramente, pero hemos utilizado las cifras al zarpe.

[23] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 6, n° 16, Vacaro a Valdés, 13/4/1784. La carga de Dombey consistía en 21 cajas con minerales, 18 con plantas secas, 4 con fragmentos de árboles, 3 con semillas y cortezas, 1 con conos de pino chileno, 12 con reliquias arqueológicas, 1 con huesos petrificados, 1 con aves, 1 con peces, 2 con arena verde (atacamita) del norte de Chile, y especímenes diversos como conchas, caucho, tierra apta para tintes, y una colección

66 670 pesos en plata y oro en pasta
828 pesos en frutos
Particulares 6 879 330 pesos 2 reales en monedas de plata y oro
96 869 pesos ½ real en plata y oro en pasta
59 056 pesos 6 reales en frutos
Total 7 446 925 pesos, así como 73 cajas de "yerbas y productos naturales para Su Majestad Cristianísima elaborados por el botánico francés don José Dombey".

1784, *San Pedro de Alcántara,*[24] Real Hacienda 309 691 pesos 7 reales ½ en monedas de plata y oro
55 794 pesos en plata y oro en pasta
14 701 pesos en frutos
Particulares 7 000 796 pesos 5 reales en monedas de plata y oro
121 631 pesos en plata, oro y pasta
151 410 pesos en frutos
Total 7 654 024 pesos 4 reales ½, además de 53 "cajones de yerbas o producciones naturales elaborados por los botánicos españoles" Ruiz y Pavón, que se sumaban a las 6 "estufas con 31 estufas con plantas vivas", varias de las cuales eran las sobrevivientes de las 20 estufas con árboles de pino chileno que habían embarcado en marzo de 1783 antes de salir de Talcahuano.[25]

1784, *Santa Paula*[26], Real Hacienda un cajoncito con monedas de plata y oro
35 505 pesos en plata acuñada
Particulares 779,817 pesos en plata acuñada
197 561 pesos en oro acuñado
45 861 pesos en plata labrada y en barras

1786, *Santiago la América,*[27] Real Hacienda 219 135 pesos

---

de curiosidades de Tahití [Steele, *Flowers for the king*, p. 133]. Álvarez, "Dombey y la expedición al Perú y Chile", pp. 74-75.

24 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 6, n° 16, Vacaro a Valdés, 13/4/1784.

25 Ídem, legajo 2, doc. 6, n° 16, Vacaro a Valdés, 13/4/1784. Steele, *Flowers for the King...*, pp. 120, 136-137.

26 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo1, doc. 14, Vacaro a Valdéz, 14 y 22/5/1784; legajo 3, doc. 1, Río de Janeiro 26/9/1784, Lira a Valdés; Estados de Fuerza y Vida 2235/43, *Santa Paula*, Callao 25/5/1784. Jáuregui, *Memoria de gobierno...*, p. 198.

27 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 4, carpeta 6, 15/4/1786.

Pagas de equipaje y su vino 39 135 pesos
Temporalidades 100 000 pesos
Correos 80,000 pesos
Particulares 1 546 862 pesos fuertes
308 142 pesos en oro
Total 2 074 139 pesos
11 cajones de plantas vivas, 1 395 quintales de cobre, 2 068 quintales de bronce, 720 arrobas de cascarilla, 399 trozos de madera, 4 763 marcos de plata labrada, 1 434 castellanos de oro en pasta, 562 arrobas de cacao, 1 008 libras de lana de vicuña, 92 arrobas de chocolate, 5 arrobas de calaguala, 15 cajones de láminas y otros pequeños efectos.

1791, *Liebre,*[28] 149 062 pesos 2 reales 4/5 del situado de Panamá
93 722 pesos 5 reales 1/5 de Renta del Tabaco

1794, *Santa Gertrudis,*[29] 3 000 000 de pesos en plata
1 000 000 de pesos en oro
Escolta cuatro naves con otros 4 000 000 de pesos

1794, *Liebre,*[30] Real Hacienda 1 626 996 pesos
Particulares 2 621 195 pesos
Escolta a las naves del comercio *Nuestra Señora de las Nieves* y *San Pedro la Reina*, de la Compañía de Filipinas y del comercio gaditano, respectivamente, en las que iban 730 968 pesos en plata y oro, además de bienes diversos; y 36 onzas de oro para la publicación de la *Flora Americana*.

1795, *Santa Rosalía,*[31] Real Hacienda 2 000 000 pesos en plata acuñada
Particulares 40 000 de pesos de soldadas
3 000 000 de pesos en plata acuñada
305 664 pesos 1 real ½ en oro acuñado

[28] Ídem, legajo 12, doc. 186, Geraldino a Valdés, Panamá 11/8/1791; legajo 13, doc. 2, Gil de Taboada a Valdés, Lima 26/11/1791.

[29] *El Mercurio Peruano* nº 349 (8/5/1794), pp. 23-24; y nº 364 (29/6/1794), pp. 142-143.

[30] AGI, Lima 710, n°s 17 y 18. Joseph Ignacio de Lequanda, "Balanza del comercio hecho entre Cádiz y esta Mar del Sur en el año próximo pasado de 1794", Joseph Hipólito Unanue (editor), *Guía Política, Eclesiástica y Militar del Virreynato del Perú. Para el año de 1795*, p. 20.

[31] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 21, cuadernillo del virrey, n° 97, 30/11/1795, Gil de Taboada a Valdés; Estados de Fuerza y Vida 2235/43, *Santa Rosalía*, Callao 1/12/1795. En Montevideo pasó la mayor parte de la carga al *San Fulgencio*.

6 260 pesos 1 reales 1/8 en plata labrada
1 117 pesos 1 real en oro labrado

1796, *Astrea,*[32] Real Hacienda 379 851 pesos 7 reales ½ en plata acuñada
Particulares 2 671 240 pesos 5/8 de real en plata acuñada
328 760 reales en oro acuñado
23 429 pesos 5 reales ½ en plata labrada
2 146 pesos 6 reales en oro labrado
35 765 pesos en oro acuñado del sueldo de Francisco Gil de Taboada
33 839 pesos en caja de soldadas
En conserva con la fragata *San Pedro*, alias *La Reina* con algo más de 1 800 000 de pesos en plata y oro. Además, ambas naves transportan frutos diversos, entre ellos cobre, cacao, cascarilla, algodón y lana de vicuña.

1798, *Peruano,*[33] 130 000 pesos del situado a Panamá

1799, *Peruano*, *Limeño* y *Princesa,*[34] 260 000 pesos del situado a Panamá

1800, *Santa Leocadia,*[35] Real Hacienda 133 000 pesos
Particulares 1 073 603 pesos 3 reales ½
Peruano[36] 70 000 pesos del situado a Panamá

1801, *Castor,* 1 206 603 pesos 3 reales ½

1804, *Nuestra Señora de la Asunción,*[37] Real Hacienda
Particulares 517 172 pesos 5 reales ½ en plata
4 859 pesos en oro
Nuestra Señora de las Mercedes,[38] Real Hacienda 221 000 pesos y frutos

[32] Ídem, legajo 20, Cabrera a Pedro Varela, Callao 24/12/1796; legajo 22, Cabrera a Felipe López de Carrisosa, Montevideo 10/8/1797; Estados de Fuerza y Vida 2235/4, *Astrea*, Callao 24/12/1796; y Montevideo 19/2/1797.

[33] Ídem, legajo 24, Martínez a Langará, *Limeño*, río de Tumbes, 14/9/1798.

[34] Ídem, legajo 26, carpeta septiembre 1799, Ugarte a Langará, n° 14, Callao 2/9/1799. HCA 49/41, papeles del *Limeño*, Manuel López Díaz a Martínez, Paita 12/12/1799.

[35] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 30, Arredondo al ministro de Marina, n° 6, Lima 23/9/1801. Era enviado por la vía de Panamá cuando el buque se perdió en Santa Elena.

[36] HCA 49/43 (1), O'Higgins a Martínez, Lima 29/12/1800.

[37] AGN, H-3 (1142), 1804, doc. 41. Este documento, gentilmente facilitado por Cristina Mazzeo, refiere solo los caudales particulares, pero también se debieron embarcar caudales de la Real Hacienda.

[38] González-Aller, *La Campaña de Trafalgar...*, p. 151 toma estas cifras del informe de Ugarte al arribo a Montevideo l5/6/1804. Sin embargo, en el caso de los particulares no coinciden con lo declarado para efectos de pago de impuestos a la salida del Callao, que suman 546 767 pesos

Caja de soldadas 142 000
Particulares 587 000 pesos acuñados
3 000 pesos en plata
Santa Clara,[39] Real Hacienda 234 694 pesos y frutos
Caja de soldadas 63 669 pesos 4 reales
Particulares 622 380 pesos
1805, *Astrea* a Panamá,[40] Real Hacienda 130 000 pesos
Particulares 69 369 pesos y frutos
1807, *Astrea* a Panamá,[41] Real Hacienda 138 013 pesos y frutos
Particulares 162 237 pesos
1 cajón de plata labrada con 195.5 marcos
1809, *San Fulgencio,*[42] Real Hacienda plata sellada 2 404 000 pesos
7 barras de plata con oro
1 baúl de plata labrada y oro
1 cajón con plata labrada y oro
Particulares plata sellada 2'605,164 pesos 1 real
7 cajones de plata labrada
Asimismo frutos de la Real Hacienda y particulares
1810, *San Pedro de Alcántara,*[43] Cerca de 5 000 000 pesos
Astrea,[44] Real Hacienda 8 560 pesos 7 reales ½ de la renta de correos
10 035 pesos de pensiones eclesiásticas
Particulares 96 000 pesos
Castor a Panamá,[45] Real Hacienda

7 reales en plata y 6 899 pesos 2 reales en oro [AGN, H-3 (1142), 1804, doc. 39, documento facilitado por Cristina Mazzeo].

39 Al igual que en el caso anterior, las cifras del documento utilizado por González-Aller [*La Campaña de Trafalgar*…, p. 154] y las del documento facilitado por Mazzeo [AGN, H-3 (1 142), 1804, doc. 40] no coindicen, habiendo consignado las del primero. Las del segundo señalan que salió del Callao con 553 810 pesos 1 real en plata y 9829 pesos 2 reales en oro.

40 AGMAB, Estados de Fuerza y Vida 2235/4, *Astrea*, 2/6/1805.

41 Ídem, 2235/4, *Astrea*, 27/4/1807.

42 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 44, doc. 1916, n° 254, Vivero a Escaño, Callao 25/4/1809; Estados de Fuerza y Vida 2235/40, *San Fulgencio*, Lima 27/4/1809.

43 AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 47, carpeta 3/1/1811, Quesada a Escaño, Lima 10/5/1810.

44 Ídem, legajo 47, carpeta 1921, n° 13, Vivero al secretario de Marina, Callao 13/11/1810.

45 AGMAB, Estados de Fuerza y Vida 2235/4, *Astrea*, 16/1/1810.

77 000 pesos de rentas de Tabaco
129 000 pesos de cajas reales
Particulares 51 000 pesos de Pedro Negrete
6 000 pesos de Antonio Varas
78 000 pesos de Manuel de la Barrera
2 cajones de plata labrada de Manuel de la Barrera

1811, *H.M.S. Standard,*[46] Real Hacienda 410 797 pesos
Particulares 2 516 652 pesos

1812, *Abascal,*[47] Real Hacienda, frutos varios (azufre, nitrato, pólvora, cacao)
Particulares 457 660 pesos 3 reales ½, de los cuales 9 080 son el oro
Dos cajoncitos de alhajas de oro y plata labrada
Frutos

1815, *Asia,*[48] Real Hacienda y Particulares, más de 2 700 000 pesos

[46] *Gaceta del Gobierno de Lima*, 2/11/1811. *El Peruano*, 19/12/1811. Vivero al secretario de Marina, Lima 31/10 y 30/11/1811, AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 48, carpetas 29/3 y 29/4/1812.

[47] AGMAB, Estados de Fuerzas y Vida 2235/1, corbeta *Abascal*.

[48] AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 53, doc. 2088, Vivero al secretario de Marina, n° 304, Callao 9/2/1815.

Glosario

Aguada: acción y efecto de aprovisionarse de agua un buque.

Aleta: parte del costado de un buque comprendida entre la popa y el punto que corresponde a la primera parte de la batería.

Amura: parte de los costados del buque donde este empieza a estrecharse para formar la proa.

Arboladura: conjunto de palos y vergas de un buque.

Arribada: acción de fondear la nave en un puerto no previsto por un peligro, una necesidad, etcétera.

Bala roja: proyectil calentado al fuego para que al ser disparado incendie la nave contraria.

Barlovento: parte de donde viene el viento, con respecto a un punto o lugar determinado.

Bauprés: palo grueso, horizontal o algo inclinado, que en la proa de los barcos sirve para asegurar los estayes del trinquete, orientar los foques y algunos otros usos.

Bergantín: buque de dos palos (trinquete y mayor), con velas cuadras o redondas.

Bizcocho: pan sin levadura, que se cuece por segunda vez para que se enjuague y dure mucho tiempo. Era la base de la dieta para las navegaciones.

Botavara: palo horizontal que, apoyado en el coronamiento de popa y asegurado en el mástil más próximo a ella, sirve para cazar la vela cangreja.

Bote: embarcación menor sin cubierta, de tamaño variable. Puede ser propulsada a remo o vela.

Broma: nombre con que se conoce al *teredo navalis*, molusco que carcome la madera del casco y la deteriora.

CABUYERÍA: conjunto de cabos de una nave.
CALAFATE: hombre que calafatea las embarcaciones.
CALAFATEAR: cerrar las junturas de las maderas de las naves con estopa y brea para que no entre el agua.
CANGREJA: vela trapezoidal que se enverga en la botavara y el palo correspondiente.
CARENA: reparo y compostura que se hace en el casco de la nave para limpiarlo y hacerlo estanco.
CARRONADA: pieza de artillería naval, corta y montada sobre correderas.
CHALUPA: embarcación pequeña, que suele tener cubierta y dos palos para velas.
CORBETA: embarcación de guerra, con tres palos, usualmente con velas cuadras, semejante a la fragata, aunque más pequeña.
CUADERNA: cada una de las piezas curvas cuya base o parte inferior encaja en la quilla del buque y desde allí arrancan a derecha e izquierda, en dos ramas simétricas, formando como las costillas del casco.
CUREÑA: armazón de madera sobre ruedas en el cual se monta una pieza de artillería.
CÚTER: embarcación con velas al tercio, una cangreja o mesana en un palo chico colocado hacia popa, y varios foques.
DESCUBRIR LA QUILLA: retirar parte del caso de una nave para poder observar el estado en que se encuentra la quilla.
DIVISIÓN: conjunto de buques de guerra que forman parte de una escuadra.
DUELA: cada una de las tablas que forman las paredes curvas de las pipas, cubas, barriles, etcétera.
ESCUADRA: conjunto numeroso de buques de guerra reunido para ciertas operaciones tácticas.
ESQUIFE: nave pequeña que se lleva en una de mayor porte para saltar a tierra y para otros usos.
ESTAY: cabo que sujeta la cabeza de un mástil al pie del más inmediato, para impedir que caiga hacia la popa.
FALÚA: embarcación ligera, alargada y estrecha, utilizada generalmente en los puertos y en los ríos.
FALUCHO: embarcación costanera con una vela latina.

Forzar velas: desplegar la totalidad del velamen para alcanzar la mayor velocidad posible ante un caso determinado.

Fragata: buque de tres palos, con cofas y vergas en todos ellos. La de guerra tenía solo una batería corrida entre los puentes, además de la de cubierta.

Fuerzas sutiles: conjunto de embarcaciones menores armadas para defender o atacar un puerto, usualmente al amparo de la obscuridad.

Garrear: moverse del fondeadero por no haber prendido bien el ancla, o por haberse desprendido.

Gavia: vela que se coloca en el mastelero mayor de las naves, la cual da nombre a este, a su verga, etcétera.

Jarcia: aparejos y cabos de un buque.

Juanete: cada una de las vergas que se cruzan sobre las gavias, y las velas que en aquellas se envergan.

Lancha: la más grande de las embarcaciones auxiliares de un buque, propulsada a remo y vela.

Mastelero: palo o mástil menor que se pone en los navíos y demás embarcaciones de vela redonda sobre cada uno de los mayores, asegurado en la cabeza de este.

Mastelero de sobremesana: mastelero del palo de mesana.

Mastelero de periquito: palo menor que se ubica sobre el mastelero de sobremesana.

Mena: medida de la circunferencia de los cabos.

Mesana: mástil que está más a popa en el buque de tres palos. Vela que va contra este mástil envergada en un cangrejo.

Navío: buque de guerra, de tres palos y velas cuadras, con dos o tres cubiertas o puentes y otras tantas baterías de cañones. Buque grande, de cubierta, con velas y muy fortificado, que se usa para el comercio, correos, etcétera.

Obenque: cada uno de los cabos gruesos que sujetan la cabeza de un palo o de un mastelero a la mesa de guarnición o a la cofa correspondiente.

Orinque: cabo que une y sujeta una boya a un ancla fondeada.

Pailebote: goleta pequeña, sin gavias, muy rasa y fina.

Pampero: viento impetuoso procedente del sudoeste de la llanura pampeana.

Paquebote: embarcación que lleva la correspondencia pública, y generalmente también pasajeros, de un puerto a otro.

PATACHE: embarcación que se destinaba en las escuadras para llevar avisos, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos.

PERCHA: tronco enterizo del árbol, descortezado o no, que por su especial tamaño sirve para la construcción de piezas de arboladura, vergas, botalones, palancas, etcétera. Cada madero fijado por sus extremos desde la serviola al tajamar.

PICAR CABLES: acción de cortar los cables de las anclas ante la necesidad perentoria de abandonar el fondeadero.

PIPERÍA: conjunto de pipas o barriles en que se lleva la aguada y otros géneros.

POLACRA: buque de cruz, de dos o tres palos y sin cofas.

POPA: parte posterior de una embarcación.

PORTA: cada una de las aberturas situadas en los costados y en la popa de los buques, para darles luz y ventilación, para efectuar su carga y descarga y, principalmente, para colocar la artillería.

PROA: parte delantera de una embarcación.

QUILLA: pieza de madera o hierro, que va de popa a proa por la parte inferior del barco y en que se asienta toda su armazón.

RECALADA: punto a donde se arriba después de una navegación, sea como final del viaje o para reconocerlo y continuar con la navegación.

RECORRIDO: conjunto de operaciones efectuadas en un buque o embarcación para reparar el casco y los aparejos.

REPASAR LA QUILLA: acción de revisar la quilla para verificar su estado.

SAETÍA: embarcación latina de tres palos y una sola cubierta, menor que el jabeque y mayor que la galeota, que servía para corso y para comercio.

SOBREJUANETE: cada una de las vergas que se cruzan sobre los juanetes. Velas que se largan en ellas.

SOTAVENTO: la parte opuesta a aquella de donde viene el viento con respecto a un punto o lugar determinado.

TAJAMAR: tablón recortado en forma curva y ensamblado en la parte exterior de la roda, que sirve para hender el agua cuando el buque navega.

TRINQUETE: palo de proa, en las embarcaciones que tienen más de uno. Verga mayor que se cruza sobre el palo de proa. Vela que se larga en ella.

URCA: embarcación grande, muy ancha por el centro, y que sirve para el transporte de granos y otros géneros

VARÓN: cada uno de los dos cabos o cadenas que por un extremo se hacen firmes en la pala del timón y por el otro se sujetan a entrambos costados del buque, para gobernar en casos de avería en la caña o en la cabeza del timón.
VELACHO: gavia del trinquete.
VERGA: percha labrada convenientemente, a la cual se asegura el extremo de una vela.

Fuentes y obras consultadas

Archivos

ACADEMIA NAVAL DE LOS ESTADOS UNIDOS, Biblioteca Nimitz, Colecciones Especiales
ms. VF 90.

ARCHIVO ARZOBISPAL DE LIMA
Comunicaciones, legajo 15.

ARCHIVO DEL QUAI D'ORSAY, Ministerio de Relaciones Exteriores, París, Francia
Perú, correspondencia política, tomo 2, pp. 269-273.

THE NATIONAL ARCHIVES, Londres
Admiralty 1, Secretary's Department. In letters (Admirals Despatches)
Legajos 19, 22 y 23.
Admiralty 2, Secretary's Department. Out Letters.
Legajos 934 y 1380
Admiralty 51, Captains' Logs
Legajos 1777, 2184, 2206, 2463, 2765.
Court of Exchequer
E219/326.
Foreign Office
72/90.
High Court of Admiralty
Legajos 49/33, 40, 41, 42, 43 y 44.

Archivo General de Marina "Álvaro de Bazán", Viso del Marqués (agmab),
Capitanías de Puerto
Generalidad, legajo 5552, Establecimiento de Capitanía en Valparaíso, 5/7/1798.
Corso y Presas,
legajos 5206, 5212, 5216, 5218, 5219, 5229, 5230, 5231, 5232, 5234, 5235, 5236, 5237
Cuerpo General
legajo 620/159, 620/1172
brigadier José Pascual de Vivero
Cuerpo de Ministerio
Legajo 3268/282
Cuerpo de Pilotos, Asuntos Particulares
legajos 3376, 3389/23
Cuerpo de Pilotos, Asuntos Personales
Legajo Andrés Baleato
Depósito Hidrográfico
Expediente personal del piloto Andrés Baleato
Expediciones a Indias. Apostaderos en América
Legajos 480, 481, 482
Puertos. Capitanías. Generalidad
Legajos 5551, 5552
Estados de Fuerza y Vida
Legajos 4, 8, 9, 16, 22, 26, 33, 40, 41, 43, 49
Expediciones a Indias
legajos 1, 2, 3, 4, 7, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72.
Listas Contaduría de Cádiz
Legajos 2235/52, 8118/52, 128, 131, 157, 206, 238, 307, 348

Archivo General de Indias, Sevilla (agi)
Estado
legajos 38, 52, 73, 74, 80

Diversos, archivo del virrey Abascal
Legajo 1
Lima
Legajos 652, 685, 710, 716, 736, 746, 756
Mapas y Planos
Perú Chile, 52
Secretaría de Guerra
legajo 7108

Archivo General de la Nación, Lima (agn)
Comisaría de Guerra y Marina, Navíos
Cajas/libros 3/1, 4/3, 5/1, 5/2, 7/1, 7/2, 8/1
Cajas/cuadernos, 4/4, 9/1, 10/5, 11/4, 16/2, 16/4, 16/5, 16/9, 16/10, 17/1, 17/3, 18/1, 19/1, 19/4, 20/3, 20/4, 20/7, 23/1, 23/5
Comisaría de Guerra y Marina, Ramo de Marina
Caja 5/5
Comisaría de Guerra y Marina, Ramo Plaza del Callao
Caja/cuaderno 2/1, 2/7, 2/8, 2/9, 5/2
Caja/libro 2/3
Comisaría de Guerra y Marina, Reales Almacenes
caja 1/2
Protocolos notariales
Antonio Luque, legajos 384 y 591
Emeterio Andrés Valenciano, legajo 72B
Pedro Cardenal, legajo 131
Hacienda
libro 900
Superior Gobierno, Contencioso
legajo 30/946
Supremo gobierno, oficios al Virrey
legajo 4

Archivo General de la Nación, México
California vol. 8, expediente 4.
Marina, vol. 49, expediente 67.

Archivo General de Simancas, Secretaría de Marina (ags- Marina)
Expediciones a Indias
legajos 400-1, 400-2, 403, 405, 406, 407, 409-2, 410-2, 411-2, 412-2, 413, 414, 415, 416, 417-2, 418, 419-1, 420, 421, 422, 423, 424
Oficiales
Legajos 63 y 295
Secretaría de Guerra
legajo 7099

Archivo Histórico de Marina de Lima (ah de m)
Capitanías de Puerto
Legajo 1822

Archivo Nacional de Chile (anch)
Capitanía General
volúmenes 362, 369, 370, 373, 375, 380
Fondo Vicuña Mackenna
volumen 177

Biblioteca de Cataluña
Fondos de Manuel d'Amat i Junyent, virrei del Perú.
ms. 400/13-1, 400/58-II y 400/60

Biblioteca del Congreso, Estados Unidos, División de Manuscritos
Colección Yudin, caja 2

Biblioteca Nacional de Perú (bnp)
ms. C.398, f. 7

Instituto Riva-Agüero
colección Maldonado, AI26, AI27 y AI28

Museo Naval de Madrid (mnm)
Impresos C314/03

ms. 4, 67, 68, 96, 98, 127, 145, 162, 165, 208, 226, 272, 276, 281, 315, 327, 516, 577, 582, 610, 612, 705, 751, 833, 863 bis y 864 bis, 985, 1409, 1172, 1546, 1924, 2111, 2251, 2413, 2413, 2507, 2601

Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú (mnaahp), ms. 793, 823, 1281 y 1287.

Parroquia del Sagrario, Lima
Libro de defunciones n° 9.
Libro de matrimonios n° 11.

United States National Archives and Records Administration, Record Group (nara, rg)
45, Captains's Letters, vol. 65, doc. 78
76, Spain, Allowed Claims
volúmenes 6, 7, 8, 18, 23, 24, 40, 42, 61 y 62
76, Spain, Disallowed Claims
Volúmenes 6, 8, 8A, 43, 45 y 55
Records of Russian-American Company
m11, rollo 1, vol. 1

Fuentes documentales

Albi de la Cuesta, Julio. *Banderas olvidadas: el ejército realista en América*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1990.

_____. *El último virrey*. Madrid: Ollero y Ramos, 2009.

Almanaques y Guías de Forasteros hasta 1808. Bajo este título se agrupan las siguientes publicaciones: Almanaque peruano y guía de forasteros, editado por Cosme Bueno de 1757 a 1798, y por Gabriel Moreno de 1799 a 1809; así como a la Guía política, eclesiástica y militar del virreynato del Perú, editada por Hipólito Unanue de 1793 a 1797.

Álvarez López, Enrique. "Dombey y la expedición al Perú y Chile", *Anales del Instituto Botánico A. J. Cavanilles* n° 14 (1959), pp. 31-129.

Amat y Juniet, Manuel de. *Memoria de gobierno*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1947.

Amunátegui, Miguel Luis. "Historiadores de Chile, don Vicente Carvallo i Goyeneche", *Revista Chilena* II (1875), pp. 266-284.

Anna, Timothy E. "The Peruvian Declaration of Independence: Freedom by Coercion", *Journal of Latin American Studies* vol. 7, n° 2 (noviembre 1975), pp. 221-248.

Anrique R., Nicolás. *Biblioteca geográfico-hidrográfica de Chile*. Santiago: Imprenta Elzeviriana, 1898.

Arrús, Darío. *El Callao en la época del coloniaje antes y después de la catástrofe de 1746. Posición real y efectiva de la ciudad, en relación con el antiguo presidio, Fundación de Bellavista. Terremotos y piratas, datos histórico-cronológicos de los virreyes y gobernadores del Perú y de los sucesos más notables desde 1530 á 1829*. Callao: Imprenta de El Callao, 1904.

Avalle-Arce, Juan Bautista. "De Cádiz a Alaska. Un diario de navegación, 1790-1792", *Cuadernos dieciochistas* I (2000), pp. 295-312.

Ballesteros, José de. *Revista de la guerra de independencia de Chile desde 1813 hasta 1826*. Santiago: Imprenta del Estado, 1851.

Barratt, Glyn. *Russia in Pacific waters, 1715-1825*. Vancouver-Londres: University of British Columbia Press, 1990.

Barros Arana, Diego. *Historia jeneral de Chile*. Santiago: Rafael Jover, 1886.

Bladen, F. M. (editor). *Historical Records of New South Wales*. Sidney: William Applegate Gullick, 1898.

Blot, Jean-Yves y Maria Luisa Pinheiro Blot. "Arqueologia de um navio: o 'San Pedro da Alcântara'", *Oceanos* n° 5 (noviembre 1990), pp. 100-105.

_____. *"O 'Interface' História-Arqueologia: o caso do 'San Pedro de Alcantara' (1786)"*. Lisboa: Academia de Marinha, 1992.

Bouganville, Louis Antoine de. *A Voyage Round the World*. Ámsterdam-N. Israel-Nueva York: Da Capo Press, 1967.

Bradley, Peter T. *Spain and the Defence of Peru 1579-1700*. Raleigh: lulu.com. 2009.

Briggs, Lloyd Vernon. *History of Shipbuilding on North River, Plymouth County, Massachusetts: with Genealogies of the Shipbuilders, and*

Account of the Industries upon its Tributaries, 1640 to 1872. Boston: Coburn Brothers, 1889.

BROWN, Kendall W. "The Curious Insanity of Juan de Alasta and Antonio de Ulloa's Governorship of Huancavelica", *Colonial Latin American Review* vol. 13, n° 2 (diciembre 2004), pp. 199-211.

BUCHET, Christian. *La decouverte de Tahiti*. París: Editions Frances-Empire, 1993.

BULLARD, John M. "Captain Edmund Gardner of Nantucket and New Bedford, *His Journal and His Family* (New Bedford, Mass. 1958)", http://mysite.du.edu/~ttyler/ploughboy/bullard.htm.

BUSTO, José Antonio del. "El arequipeño José Antonio de Peralta y Rivera de las Roelas, jefe de escuadra de la Real Armada española y virrey electo del Nuevo Reino de Granada", *Boletín del Instituto Riva Agüero* n° 23 (1996), pp. 407-412.

CAMPBELL, John. *Naval History of Great Britain, Including History and Lives of the British Admirals*. Londres: John Stockdale, 1813, 8 v.

CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique. *Historia Marítima de México, Guerra de Independencia 1810-1821*. México: Estudios y Difusión Marítimos, 1973, 2 v.

CARRANZA, Ángel Justiniano. *Campañas navales de la República Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Histórico Navales, 1962, 4 v.

CARRASCO, Amancio Landín. *España en el mar. Padrón de descubridores*. Madrid: Museo Naval, 1992.

_____. y Luis Sánchez Masiá. "Los viajes promovidos por el virrey Amat", *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, Madrid: Editorial Naval, 1992, III, pp. 725-788.

CARRERA, José Miguel. *Diario de José Miguel Carrera*. Santiago: Quimantú, 1973.

CARRIÓN Ordoñez, Enrique. "Expediciones en el Pacífico y etimología ultramarinas en el siglo XVIII", *Derroteros de la Mar del Sur* nº 5 (1997), pp. 21-30.

CERVERA PERY, José. *La Marina Española en la Emancipación de Hispanoamérica*. Madrid: Editorial Mapfre, 1992.

CHANDLER, Charles Lyon. "List of United States Vessels in Brazil, 1792-1805", *The Hispanic American Historical Review* vol. 26, n° 4 (noviembre 1946), pp. 599-602.

Chavez, Thomas E. *Spain and the Independence of the United States: an intrinsic gift*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2002.

Choyce, James. *The Log of a Jack Tar*. Maidstone: George Mann, 1973.

Clavijo y Clavijo, Salvador. *La trayectoria hospitalaria de la Armada Española*. Madrid: Instituto Histórico de Marina, 1944.

Clayton, Lawrence A. *Estados Unidos y Perú, 1800-1995*. Lima: Centro Peruano de Estudios Internacionales/Instituto Peruano de Economía Social de Mercado, 2002.

Cleveland, Richard J. *A Narrative of Voyages and Commercial Enterprises*. Boston: Charles H. Peirce, 1850.

Clonard, Conde de. *Historia orgánica de las armas de infantería y caballería españolas desde la creación del ejército permanente hasta el día*. Madrid: Imprenta del Boletín de Jurisprudencia, 1856.

Clowes, William Laird. *The Royal Navy. A History from the Earliest Times to 1900*. Londres: Chatam Publishing, 1996, 5 v.

Colección Documental de la Independencia del Perú. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia, 1972-1974, 27 tomos, citada como *CDIP*.

Cochrane, Thomas Alexander. *Servicios navales que, en libertar al Chile y al Perú de la dominación española, rindió el Conde de Dundonald*. Londres: James Ridgway, 1859.

Corbett, Julian S. *The Campaign of Trafalgar*. Londres: Longmans, Green and Co., 1910.

Corney, Bolton Glanvill (editor). *The Voyage of Captain don Felipe Gonzalez in the Ship of the Line San Lorenzo with the Frigate Santa Rosalia in Company to Eastern Island in 1770-71*. Cambridge: The Hakluyt Society, 1908.

_____. *The Quest and Occupation of Tahiti by Emissaries of Spain during the Years 1772-1776 Told in Despatches and other Contemporary Documents*. Londres: Hakluyt Society, 1911-1919, 2 v.

Coz Sarria, Eduardo. "Corsarios en los siglos XVIII y XIX", *Revista del Archivo Nacional del Perú*, XVIII (1945-1946), pp. 3-87.

Croix, Teodoro de. "Relación que hace el Excmo. Señor Don Teodoro de Croix, Virey que fue de estos Reynos del Perú y Chile, a su sucesor el Excmo. Señor Fr. Don Francisco Gil de Lemos desde 4 de abril de 1784 hasta

25 de marzo de 1790", *Memorias de los virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español*. Lima: Librería Central de Felipe Bailly, 1859, V. [*Memoria de gobierno*...].

CRUZ BARNEY, Óscar. *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997.

DAVID, Andrew; Felipe Fernández-Armesto; Carlos Novi y Glyndwr Williams (editores). *The Malaspina Expedition 1784-1794*. Londres: The Hakluyt Society, 2001, 3 v.

DELANO, Amasa. *A Narrative of Voyages and Travels in the Northern and Southern Hemispheres, Comprising Three Voyages Around the World Together with a Voyage of Survey and Discovery in the Pacific Ocean and Oriental Islands*. Boston: E. G. House, 1817.

DENEGRI Luna, Félix (editor). "Memoria Militar del general Pezuela (1813-1815)", *Revista Histórica* XXI (1954), pp. 164-273.

DESTÉFANI, Laurio. *Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, ante el conflicto con Gran Bretaña*. Buenos Aires: Edipress, 1982.

_____. (coordinador). *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina a América (1789-1795)*. México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 2001-2004, 2 v.

DEUSTUA PIMENTAL, Carlos. "Aspectos de la economía peruana a fines del siglo XVIII (1790-1796)", *Boletín del Instituto Riva Agüero* nº 8 (1969-1971), pp. 135-308.

DÍAZ-TRECHUELO, Lourdes. "La Real Compañía de Filipinas en Guipúzcoa", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* n° 4 (2003).

DMYTRYSHYN, Basil; E. A. P. Crownhart-Vaughan y Thomas Vaughan (editores). *The Russian American Colonies, 1798-1867*. Portland: Oregon Historical Society, 1989.

DONOSO, Ricardo. *El Marqués de Osorno Don Ambrosio Higgins, 1720-1801*. Santiago: Universidad de Chile, 1941.

DUDLEY, William S. (editor). *The Naval War of 1812: a Documentary History*. Washington: Naval Historical Center, 1985-2002, 3 v.

DUNMORE, John (editor). *The Expedition of the St. Jean-Baptiste to the Pacific 1769-1770*. Londres: The Hakluyt Society, 1981.

Elías, J. J. (editor). *La Marina 1780-1822*. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971, en *CDIP*, VII, 4 v.

Encina, Francisco A. *Historia de Chile. Desde la prehistoria hasta 1891*. Santiago: Editorial Nascimento, 1940-1954, 20 v.

Esquivel y Castañeda, Manuel. "Memorias inéditas del alférez de fragata Manuel Esquivel y Castañeda", *Boletín de la Real Academia de la Historia* t. LII, cuaderno V (mayo 1908), pp. 377-395.

Estensen, Miriam. *The Life of George Bass: Surgeon and Sailor of the Enlightenment*. St. Leonards: Allen and Unwin, 2005.

Fanning, Edmund. *Voyages Round the World: with Selected Sketches of Voyages to the South Seas, North and South Pacific Oceans, China, etc., Performed Under the Command and Agency of the Author. Also, Information Relating to Important Late Discoveries; Between the Years 1792 and 1832, Together with the Report of the Commander of the First American Exploring Expedition, Patronised by the United States Government, in the Brigs Seraph and Annawan, to the Southern Hemisphere*. Nueva York: Collins & Hannay, 1833.

Fernández Duro, Cesáreo. *Naufragios de la Armada Española*. Madrid: Estrada, Díaz y López, 1867.

_____. *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid: Museo Naval, 1973, 9 v.

_____. *Disquisiciones náuticas*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996 [1877-1881], 6 v.

Fernández Navarrete, Martín. *Biblioteca Marítima Española*. Madrid: Imprenta de la Viuda de Calero, 1851, 2 v.

Flores Guzmán, Ramiro Alberto. "Un proyecto comercial borbónico a fines del siglo XVIII, la Real Compañía de Filipinas en el Perú (1785-1820)". Lima: tesis de licenciatura, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1998.

Franco Castañón, Hermenegildo. "La Marina en Filipinas (I)", *Revista de Historia Naval* n° 44 (1er trimestre 1994), pp. 61-73.

_____. "El apostadero de Filipinas (1800-1899)", *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999, pp. 263-282.

Freedman, Lawrence. *The Oficial History of the Falklands Campaign*. Londres: Routledge, 2007, 2 v.

Gámez Duarte, Feliciano. *Del uno al otro confín. España y la lucha contra el corso insurgente hispanoamericano 1812-1828*. Cádiz: Diputación de Cádiz, 2008.

García-Junco del Pino, Ana María. "El regreso de la escuadra de los bajeles del Mar del Sur", *Revista de Historia Naval* n° 42 (3er trimestre 1993), pp. 71-88.

Gil de Taboada, Francisco. "Relación de gobierno del excmo. Señor virrey del Perú, Frey Don Francisco Gil de Taboada y Lemos, presentada a su sucesor el Excmo. Señor Barón de Vallenari. Año 1796", *Memorias de los vireyes...*, VI, (citado como Gil de Taboada, *Memoria de gobierno*).

Godoy Araneda, Lizandro. "El corso en el derecho chileno", *Revista de Marina* n° 878 (Valparaíso, marzo-abril 2003), pp. 162-170.

Goebel, Julius, Jr. *The Struggle for the Falkland Islands*. Nueva York: Yale University Press, 1927.

Golovnin, V. M. *Around the World on the Kamchatka, 1817-1819*. Honolulú: The Hawaiian Historical Society/The University Press of Hawaii, 1979.

González-Aller Hierro, José Ignacio. "Officers and Supernumeraries on the Malaspina Expedition", David; Fernández-Armesto; Novi y Williams, *The Malaspina Expedition*, 2001, III, pp. 333-358.

_____. *La Campaña de Trafalgar 1804-1805*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2004, 2 v.

Gough, Barry. *The Royal Navy and the Northwest Coast of North America, 1810-1914: A Study of British Maritime Ascendancy*. Vancouver: University of British Columbia Press, 1971.

Graviere, Jurien de la. *Souvenirs d'un amiral*. París: Hachette, 1860.

Guerra Martiniere, Margarita. "La Confederación Perú-Boliviana en el testimonio de los informes de marina franceses". Tesis doctoral, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1967.

Guerrero Lira, Cristián. "La expedición de Guillermo Brown y el comercio peruano-chileno", *Derroteros de la Mar del Sur* n° 5 (1997), pp. 55-66.

_____. *El Primer Congreso Nacional de Chile (1811) y sus documentos fundamentales*. Santiago: Centro de Estudios Bicentenario, 2011.

Guirior, Manuel de. "Relación que hace el Excmo. Sr. D., Manuel de Guirior, virrey que fue de estos reinos del Perú y Chile, a su sucesor el Ecmo., sr. d. Agustín de Jáuregui, desde el 17 de julio de 1776 hasta el 20 del mismo

de 1780", Sebastián Lorente (editor), *Relaciones de los vireyes y audiencias que han gobernado el Perú*. Madrid: República Peruana, 1872.

Hennequin, M. *Biographie maritime ou notices historiques sur la vie et les campagnes des marins celebres français et étrangers*. París: Regnault, 1835.

Howay, F. W. "An Outline Sketch of the Maritime Fur Trade", *Canadian Historical Association, The Annual Meeting President's address*, 1932, http://www.cha-shc.ca/francais/publ/jcha-rshc/addr_alloc/years/1932.cfm

Humphreys, R. A. y Gerald S. Graham (editores). *The Navy and South America*. Londres: Navy Records Society, 1962.

Izaguirre, Bernardino. *Historia de las Misiones Franciscanas y narración de los progresos de la geografía en el Oriente del Perú*. Cajamarca: Tipografía San Antonio, 1925.

James, William. *The Naval History of Great Britain*. Londres: Richard Bentley, 1837.

Jáuregui, Agustín de. "Relación que hace el Excmo. Sr. D. Agustín de Jáuregui, virey que fue de estos reinos del Perú y Chile, a su sucesor Excmo. Sr. D. Teodoro de Croix, desde 20 de julio de 1780 hasta 3 de abril de 1784", Sebastián Lorente (editor), *Relaciones de virreyes y audiencias que han gobernado el Perú*, Madrid, República Peruana, 1872, III, citado como Jauregui, *Memoria de gobierno.*

Johnson, Robert Erwin. *Thence Round Cape Horn; the Story of United States Naval Forces on Pacific Station, 1818-1923:*. Annapolis, United States Naval Institute, 1963.

Johnston, Samuel. *Cartas de un Tipógrafo Yanqui en Chile y Perú durante la Guerra de la Independencia*. Buenos Aires: Editorial Francisco de Aguirre, 1997.

Lastres, Juan B. *Historia de la Medicina Peruana*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1957, 3 v.

Lohmann Villena, Guillermo (editor). *Documentación Oficial Española* en *CDIP*, t. XXII, vol. I, 1972.

_____. *Siglos XVII y XVIII*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1974. Tomo IV de *Historia Marítima del Perú*.

López Urrutia, Carlos. *Historia de la Marina de Chile*. Santiago: El Ciprés Editores, 2007.

_____. y David Mahan. "Resumen de datos sobre los buques de Chile", manuscrito, 1992.

Lorente, Sebastián (editor). *Relaciones de los vireyes y audiencias que han gobernado el Perú*. Madrid: República Peruana, 1872, 3 v.

Macy, William F. *The Story of Old Nantucket*. Boston: Mifflin Company, 1928.

Malaspina, Alejandro. *Diario General del Viaje*. Madrid: Museo Naval/Lunwerg Editores, 1990. 2 v., tomo II de *La Expedición Malaspina 1789-1794*.

Manfredi, Dario. *Il viaggio attorno al mondo di Malaspina con la fregata di S.M.C. "Astrea", 1786-1788*. La Spezia: Accademia Lvnigianense di Scienze, 1988.

Manso de Velasco, José Antonio. "Relación que escribe el conde de Superunda, virrey del Perú, de los principales sucesos de su gobierno, de Real orden de S.M. comunicada por el Excmo. Sr. marqués de la Ensenada, su secretario del Despacho Universal, con fecha 23 de Agosto de 1751, y comprende los años desde 9 de Julio de 1745 hasta fin del mismo mes en el 1756", *Memorias de los vireyes que han gobernado el Perú, durante el tiempo del coloniaje español*. Lima: Librería Central de Felipe Bailly, 1859.

Marshall, John. *Royal Naval Biography or; Memoirs of the Services of all the Flag Officers, Supperannuated Rear-Admirals, Retired-Captains, Post-Captains, and Commanders Whose Names Appeared on the Admiralty List of Sea Officers at the Commencement of the Present Year, or Who Have Since Been Promoted*. Londres, Longman, 1823-1835, 4 v. y 2 suplementos.

Martin, John. *An Account of the Natives of the Tonga Island, in the South Pacific Ocean, Compiled and Arranged from the Extensive Communications of Mr. William Mariner, Several Years Resident in Those Islands*. Boston: Charles Ewer, 1820.

Martínez, Melchor. *Memoria histórica sobre la revolución de Chile*. Santiago: Biblioteca Nacional, 1964.

Martínez Hidalgo, José María. *Enciclopedia General del Mar*. Madrid: Ediciones Garriga, 1992, 8 v.

Maxworthy, Christopher G. "British Whalers, Merchants and Smugglers, Contraband Trade on the Pacific Coast of South America 1783-1810", *Derroteros de la Mar del Sur* n° 15 (2007), pp. 77-86.

Mazzeo de Vivó, Cristina Ana. "Comercio 'neutral' y comercio 'privilegiado' en el contexto de la guerra de España con Inglaterra y con Francia 1796-1815", *Derroteros de la Mar del Sur* n° 6 (1999), pp. 131-145.

Medina, José Toribio. *Ensayo acerca de una mapoteca chilena*. Santiago: Imprenta Ercilla, 1889.

______. *La Imprenta en Lima*. Santiago: Impreso en casa del autor, 1904-1907, 4 v.

______. *Diccionario biográfico colonial de Chile*. Santiago: Imprenta Elzeviriana, 1906.

Mellén Blanco, Francisco. *Manuscritos y documentos españoles para la historia de la isla de Pascua*. Madrid: MOPU, 1986.

______. "Estudio de nuevas copias de planos de la isla de Pascua (Rapa-Nui) de 1770", *Revista Española del Pacífico* n° 1 (1991), pp. 33-46.

______. (editor). *Máximo Rodríguez, españoles en Tahití*. Madrid: Historia 16, 1992.

______. "Tahití. El diario de Máximo Rodríguez y sus copias", *España y el Pacífico*. Córdoba: Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1995, pp. 25-37.

Melo, Rosendo. *El Callao, monografía histórico-geográfica*. Lima: Librería e Imprenta de Carlos Prince, 1900.

Memorias de los vireyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español. Lima: Librería Central de Felipe Bailly, 1859, 6 v.

Memorias del general O'Leary. Caracas: Ministerio de la Defensa, 1981, 34 v.

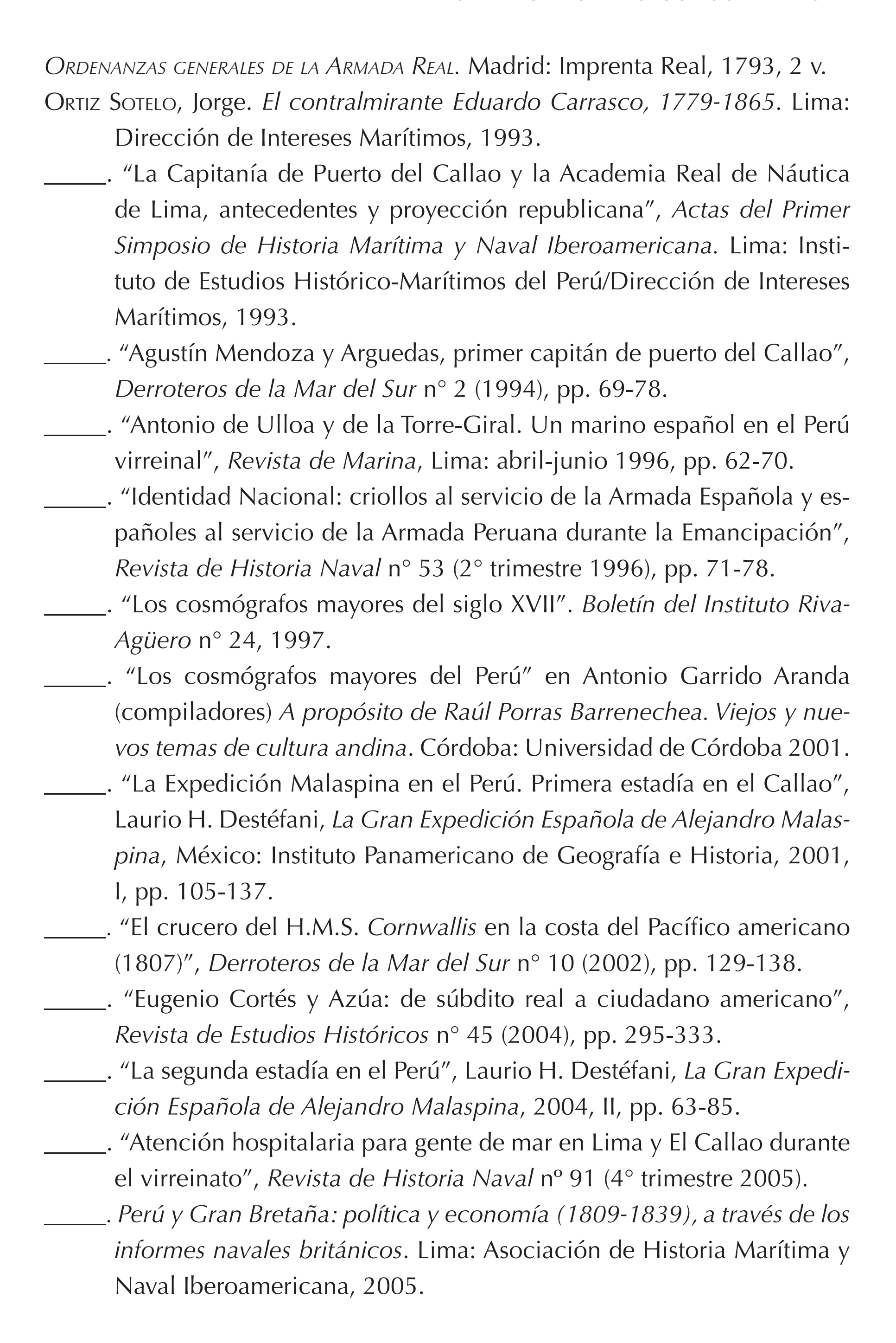
Mendiburu, Manuel de. *Diccionario Histórico Biográfico del Perú. Parte que corresponde a la época de la dominación española*. Lima: Impr. de J. Francisco Solís 1874-1890, 8 v.

Molina Martínez, Miguel. *Antonio de Ulloa en Huancavelica*, Granada: Universidad de Granada, 1995.

Moreno, Gabriel. *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año de 1802*. Lima: Imprenta Real del Telégrafo Peruano, 1801.

_____. *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año de 1803*. Lima: Real Imprenta de Niños Expósitos, 1802.

O'Donell y Duque de Estrada, Hugo. *El viaje a Chiloé de José de Moraleda (1787-1790)*. Madrid: Editorial Naval, 1990.



ORDENANZAS GENERALES DE LA ARMADA REAL. Madrid: Imprenta Real, 1793, 2 v.

ORTIZ SOTELO, Jorge. *El contralmirante Eduardo Carrasco, 1779-1865*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, 1993.

_____. "La Capitanía de Puerto del Callao y la Academia Real de Náutica de Lima, antecedentes y proyección republicana", *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú/Dirección de Intereses Marítimos, 1993.

_____. "Agustín Mendoza y Arguedas, primer capitán de puerto del Callao", *Derroteros de la Mar del Sur* n° 2 (1994), pp. 69-78.

_____. "Antonio de Ulloa y de la Torre-Giral. Un marino español en el Perú virreinal", *Revista de Marina*, Lima: abril-junio 1996, pp. 62-70.

_____. "Identidad Nacional: criollos al servicio de la Armada Española y españoles al servicio de la Armada Peruana durante la Emancipación", *Revista de Historia Naval* n° 53 (2° trimestre 1996), pp. 71-78.

_____. "Los cosmógrafos mayores del siglo XVII". *Boletín del Instituto Riva-Agüero* n° 24, 1997.

_____. "Los cosmógrafos mayores del Perú" en Antonio Garrido Aranda (compiladores) *A propósito de Raúl Porras Barrenechea. Viejos y nuevos temas de cultura andina*. Córdoba: Universidad de Córdoba 2001.

_____. "La Expedición Malaspina en el Perú. Primera estadía en el Callao", Laurio H. Destéfani, *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina*, México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 2001, I, pp. 105-137.

_____. "El crucero del H.M.S. *Cornwallis* en la costa del Pacífico americano (1807)", *Derroteros de la Mar del Sur* n° 10 (2002), pp. 129-138.

_____. "Eugenio Cortés y Azúa: de súbdito real a ciudadano americano", *Revista de Estudios Históricos* n° 45 (2004), pp. 295-333.

_____. "La segunda estadía en el Perú", Laurio H. Destéfani, *La Gran Expedición Española de Alejandro Malaspina*, 2004, II, pp. 63-85.

_____. "Atención hospitalaria para gente de mar en Lima y El Callao durante el virreinato", *Revista de Historia Naval* nº 91 (4° trimestre 2005).

_____. *Perú y Gran Bretaña: política y economía (1809-1839), a través de los informes navales británicos*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2005.

_____. "Andrés Baleato y su aporte a la cartografía peruana" en *Homenaje al Contralmirante Federico Salmón de la Jara, marino y caballero ejemplar*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 2007.

_____. "Aportes de Humboldt a la náutica y a la oceanografía peruana", *HiN*, VIII, 15 (2007), pp. 23-32.

_____. *Acción y Valor. Historia de la Infantería de Marina del Perú*. Lima: Securitas, 2010.

_____. y Lorena Toledo Valdez. "Los bergantines *Peruano* y *Limeño*", *Revista de Historia Naval* n° 76 (1er trimestre 2002), pp. 75-86

_____. y Alicia Castañeda Martos. *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007.

_____. y Robert King. "A Cruize to the Coasts of Peru and Chile': HM Ship *Cornwallis*, 1807", *The Great Circle* vol. 32, n° 1 (2010), pp. 35-52.

Paredes, José Gregorio. *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año 1815*. Lima: Imprenta de los Niños Expósitos, 1814.

_____. *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año 1819*. Lima, Imprenta de Ruiz, 1818.

Parish, Woodbine. "Extracts from a Spanish MS. Giving an Account of Certain Expeditions Undertaken by Order of the King of Spain, between the Years 1749 and 1776, and of the Establishment of a Colony on the Island of Juan Fernandez", *Journal of the Royal Geographical Society of London*, vol. 4 (1834).

Pavía, Francisco de Paula. *Galería Biográfica de los Generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*. Madrid, Imprenta de F. García, 1873-1874, 4 v.

Peñalba Hernández, Pilar y Alonso Camino Álvarez. *Catálogo de medallas históricas del Museo Naval de Madrid*. Madrid: Museo Naval, 2002.

Pereira Salas, Eugenio. *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos 1778-1809*. Santiago: Editorial Andrés Bello, 1971.

Pérez Canto, Julio. *Chile, an Account of its Wealth and Progress*. Chicago y Nueva York: Rand McNally & Co., 1912.

Pérez Turrado, Gaspar. *Las marinas realista y patriota en la independencia de Chile y Perú*. Madrid: Ministerio de Defensa, 1996.

PÉREZ-MALLAÍNA Bueno, Pablo Emilio y Bibiano Torres Ramírez. *La Armada de la Mar del Sur*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1987.

PHILLIPS, Michael. "Ships of the Old Navy. A History of the Sailing Ships of the Royal Navy", http://www.cronab.demon.co.uk/C4.HTM

PORLIER Y JARAVA, A. de. "El apellido Lasquetty y su vinculación a la marina", *Revista General de Marina*, tomo 183 (diciembre 1972), p. 567-574.

PORTER, David. *Journal of a Cruise*. Annapolis, Naval Institute Press, 1986.

PUENTE CANDAMO, José Agustín de la. *La Independencia. 1790-1826*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1975, 2v, t. V de *Historia Marítima del Perú*.

QUIROZ CHUECA, Francisco. *Historia del Callao: de puerto de Lima a Provincia Constitucional*. Lima: Fondo Editorial del Pedagógico de San Marcos, 2007.

REGLAMENTO DE SUELDOS, Y DEMÁS ABONOS PARA LOS INDIVIDUOS DE MARINA QUE SIRVAN EN LA MAR DEL SUR, Madrid: Oficina de Pedro Marín, Impresos de la Secretaría del Despacho Universal de Marina, 1774.

RODRÍGUEZ CASADO, Vicente y Guillermo Lohmann Villena (editores). *Memoria de Gobierno del Virrey Joaquín de la Pezuela*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1947, citado como Pezuela, *Memoria de gobierno*.

RODRÍGUEZ CASADO, Vicente y José Antonio Calderón Quijano (editores). *Memoria de Gobierno del Virrey Abascal 1806-1816* (Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1994), 2 v., citado como Abascal..., *Memoria de gobierno*.

RODRÍGUEZ Tena, Fernando. *Crónica de las misiones franciscanas del Perú, siglos XVII y XVIII*. Iquitos: CETA, 2005.

ROMERO, Carlos Alberto (editor). *Memoria del virrey del Perú, marqués de Avilés*. Lima: Imprenta del Estado, 1901. [marqués de Avilés, *Memoria de gobierno*].

SÁENZ-RICO Urbina, Alfredo. "Consideraciones sobre la integridad del virrey Amat en el gobierno del Perú". *Boletín Americanista* n° 7-9 (1961), pp. 89-102.

SCHWAB, Federico. *Reales cédulas, reales órdenes, decretos, autos y bandos que se guardan en el Archivo Histórico*. Lima: Ministerio de Hacienda, 1947.

SHELDON-DUPLAIX, Alexandre. "El caso de la goleta *General Quintanilla* (1824-25)". Ponencia presentada en el Congreso Internacional *Corso y Piratería en América*, Lima 6 y 7 de junio de 2012.

SHERMAN, Stuart C. *Whaling Logbooks and Journals, 1613-1927: an Inventory of Manuscript Records in Public Collections*. Nueva York: Garland Pub., 1986.

SHILLIBEER, John. *A Narrative of the Briton's Voyage to Pitcairn's Island; Including an Interesting Sketch of the Present State of the Brazils and of the Spanish South America*. Londres: Law & Wittaker, 1817.

SOLÉ, Pablo Antón. "Los padrones de cumplimiento pascual de la Expedición Malaspina: 1790-1794". *La Expedición Malaspina (1789-1794)*. Cádiz: Real Academia Hispanoamericana, 1989.

SPEARS, John R. *The Story of the New England Whalers*. Nueva York, The Macmillan Company, 1908.

STACKPOLE, Edouard A. *Whales & Destiny, The Rivalry Between America, France and Britain for Control of the Southern Whale Fishery, 1785-1825*. Amherst: The University of Massachusetts Press, 1972.

STARBUCK, Alexander. *History of the American Whale Fishery from its Earliest Inception to the Year 1876*. Nueva York: Argos-Antiquarian Ltd., 1964.

STEELE, Arthur Robert. *Flowers for the King. The Expedition of Ruiz and Pavon and the Flora of Peru*. Durham: Duke University Press, 1964.

THIERS, A. *Historia de la Revolución Francesa*. Barcelona: Antonio Virgili, 1911.

THURMAN, Michael Edward. "The Naval Department of San Blas: 1767-1797". Tesis doctoral, Universidad de Carolina del Sur, agosto 1963.

TRANSACTIONS OF THE MISSIONARY SOCIETY IN THE YEARS 1803, 1804, 1805 & 1806. Londres: S. Hollingsworth, 1806.

UNANUE, Joseph Hipólito (editor). *Guía Política, Eclesiástica y Militar del Virreynato del Perú. Para el año de 1795*. Lima: Imprenta Real de los Niños Huérfanos, 1795.

URBINA BURGOS, Rodolfo. *La periferia meridional indiana, Chiloé en el siglo XVIII*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1983.

VALCÁRCEL, Carlos Daniel. *La rebelión de Túpac Amaru*. Lima: Peisa, 1973.

VANCOUVER, George. *A Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean and Round the World*. Londres: G. G. y J. Robinson, y J. Edwards, 1798.

VARGAS UGARTE, Rubén. *Jesuitas peruanos desterrados a Italia*. Lima: La Prensa, 1934.

_____. *Manuscritos peruanos en las bibliotecas de América. Buenos Aires: Biblioteca Peruana, 1945.*

_____. *Historia General del Perú*. Lima: Milla Batres, 1966-1971, 10 v.

VÁSQUEZ DE ACUÑA y García del Postigo, Isidoro. *Historia Naval del Reino de Chile (1520-1826)*. Santiago: Compañía Sudamericana de Vapores, 2004. Versión digital.

VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Historia de Valparaíso*. Santiago: Universidad de Chile, 1936, 2 v.

WAGNER DE REYNA, Alberto. "Ocho años de La Serna en el Perú (de la *Venganza* a la *Ernestine*)", *Quinto Centenario* n° 8 (1985), pp. 37-59.

WATSON, Frederick (editor). *Historical Records of Australia*. Sidney: Government Printing, 1916.

ZUIDARDE HUARTE, Eulogio. "Don Manuel de Guirior, teniente general de la Real Armada", *Revista de Historia Naval* n° 4 (1984), pp. 47-66.

Periódicos y revistas

ANALES DEL INSTITUTO BOTÁNICO A. J. CAVANILLES. Madrid: Instituto Botánico A. J. Cavanilles, 1951-1978.

BOLETÍN AMERICANISTA. Barcelona: Universidad de Barcelona, Facultad de Geografía e Historia, Sección de Historia de América, 1959 al presente.

BOLETÍN DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA. Madrid: Real Academia de la Historia, 1877 al presente.

BOLETÍN DEL INSTITUTO RIVA-AGÜERO (Lima, Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1956 al presente).

BOSTON GAZETTE. Boston :1719-1798.

COLONIAL LATIN AMERICAN REVIEW. Albuquerque: Universidad de Nuevo México, 1992 al presente.

COLUMBIAN CENTINEL. Boston 1790-1840.

CUADERNOS DIECIOCHISTAS. Salamanca: Universidad de Salamanca, 2000 al presente.

Derroteros de la Mar del Sur. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 1991 al presente.

"Don Francisco José de Ovando y Solís: marino, inventor, gobernador de Chile y Filipinas", *Revista General de Marina* t. 232 (enero-junio 1997), pp. 211-213.

El Monitor Araucano. Santiago 1813-1814.

El Peruano. Lima: 1811-1812.

Gaceta de Lima de 1756 a 1762. Lima: Cofide, 1982.

Gaceta del Gobierno de Lima. Lima: 1812-1821.

HiN - Alexander von Humboldt im Netz, Revista Internacional de Estudios Humboltdianos. Postdam: Universidad de Postdam, 1999 al presente, revista digital.

Hispanic American Historical Review. Durham: Duke University Press, 1918 al presente.

Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco. Donistía: Untsi Museoa, 1996 al presente.

Journal of Latin American Studies. Cambridge: Cambridge University Press, 1969 al presente.

Journal of the Royal Geographical Society of London. Londres: Royal Geographical Society, 1831-1880.

Macmillan's Magazine. Londres: 1859-1907, edición de Nueva York.

Mercurio Peruano. Lima: Sociedad Académica de Amantes del País, 1791-1795.

Monthly Miscellany, or Memoirs for the Curious. Londres: 1707-1709.

Oceanos. Lisboa: Comissao Nacional para as Conmemoracoes dos Descobrementos Portugueses, 1989-2002.

Quinto Centenario n° 8. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1981-1990.

Revista Chilena. Santiago: 1875-1880.

Revista de Estudios Históricos. Santiago: Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas, 1948 al presente.

Revista de Historia Naval: Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983 al presente.

Revista de Marina. Lima: Armada Peruana, 1907 al presente.

Revista de Marina. Valparaíso: Armada de Chile, 1885 al presente.

Revista del Archivo Nacional del Perú. Lima: Archivo Nacional del Perú, 1920-1972.

Revista Española del Pacífico. Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1991 al presente.

Revista General de Marina. Madrid: Armada Española, 1877 al presente.

Revista Histórica. Lima: Instituto Histórico del Perú/Academia Nacional de la Historia, 1907 al presente.

The Great Circle. Murdoch: The Australian Association for Maritime History, 1979 al presente.

The London Gazette (se inició como *Oxford Gazette* en 1665).

The Sydney Gazette and New South Wales Advertiser. Sidney: 1803-1842.

Índice de naves

B

C

D

E

F

G

H

I

J

K

L

M

N

O

P

R

S

W

X

Y

Z

Índice onomástico

A

B

C

D

E

F

G

H

I

J

K

L

M

N

O

P

Q

R

S

T

U

V

W

Y

Z

Índice topomínico

A

B

C

D

E

F

G

H

I

J

K

L

M

N

O

P

Q

R

S

T

U

V

W

Y

La Real Armada en el Pacífico Sur.
El Apostadero Naval del Callao
1746-1824
editado por Bonilla Artigas editores,
se terminó de imprimir en marzo de 2015
en los talleres de Ediciones M y M S de R.L. de C.V.
Conrado Pelayo No. 33, Col. Miguel Hidalgo,
C. P. 13200, Tláhuac, D. F.

En su composición se utilizó la Optima y Avenir Next
Para los interiores se utilizó papel bond ahuesado de 90 gramos
y para la portada papel couché de 300 gramos.
La edición consta de 500 ejemplares.

Historia/ historia naval y militar/ Colonia

El presente libro es fruto de una investigación iniciada hace varias décadas, en las que se han consultado archivos y bibliotecas en España, Perú, Chile, México, Gran Bretaña, Estados Unidos y Australia. La labor no ha sido sencilla, pues no se contaba con una bibliografía abundante sobre el tema, pero el resultado brinda al lector una visión integral de lo que fue la labor llevada a cabo por la Real Armada en el Pacífico Sur, desde su base en el Callao, entre 1746 y 1824. Esta labor cubre los diversos aspectos operacionales, logísticos y administrativos que el mantenimiento de una fuerza naval demanda tanto en tiempos de paz como de guerra.

También se analizan otros temas, como las complejas y a menudo conflictivas relaciones entre los comandantes de marina con los virreyes, los esfuerzos por controlar y apoyar a la marina mercante local, así como las tareas emprendidas para formar pilotos, elaborar cartas y explorar el vasto Pacífico. Todo ello permite comprender mejor el periodo final del virreinato, la importancia que el mar tuvo para su sostenimiento y las terribles consecuencias que la implosión del Estado español acarreó para su control.









INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS



